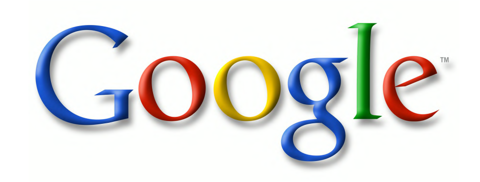
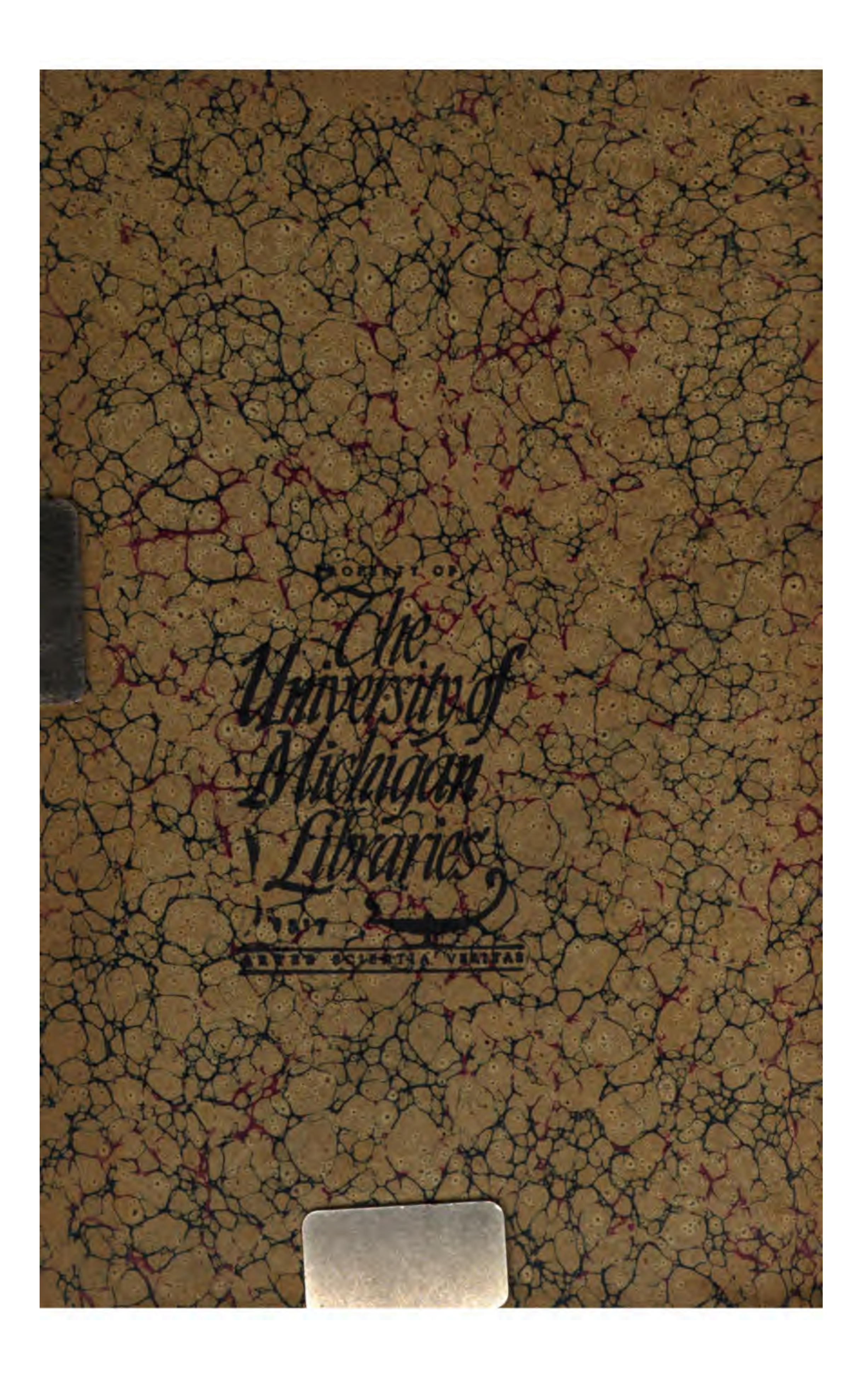



B 829,299


The
University of
Michigan
Libraries
1817
ARTES SCIENTIA VERITAS



LES NOUVELLES DÉFENSES DE LA FRANCE

LA FRONTIÈRE

1870 1882

BORDEAUX. — IMPRIMERIE G. GOUNOUILHOU, RUE GUIRAUDE, 11.

EUGÈNE TÉNOT

LES

NOUVELLES DÉFENSES DE LA FRANCE

LA

FRONTIÈRE

1870-1882

PARIS

LIBRAIRIE GERMER BAILLIÈRE ET Cie

108, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 108

Au coin de la rue Hautefeuille

1882

LES NOUVELLES DÉFENSES DE LA FRANCE

PREMIÈRE PARTIE

LA FRONTIÈRE DÉMEMBRÉE

CHAPITRE I

La question de la défense en 1874. — Objet de cet ouvrage. — Tracé de la frontière avant le démembrement. — Les Vosges et le Rhin. — Lignes rationnelles d'attaque. — Les anciennes places fortes : — Strasbourg — Metz et son camp retranché. — L'invasion en 1870. — Résumé succinct des événements. — Wissembourg, Reichshoffen et Forbach. — Caractère de la stratégie prussienne dans la première partie de la campagne. — Bazaine commandant en chef de l'armée du Rhin. — Gravelotte. — Siège de Strasbourg. — Capitulation de Metz et de l'armée du Rhin.

I

Quand les dernières troupes allemandes, à l'automne de 1873, évacuèrent Verdun, dernier gage de la rançon de guerre, la libération du territoire resté français était accomplie ; mais la France demeurait ouverte, et sa frontière démantelée, béante, à la discrétion d'un retour offensif de l'impitoyable ennemi. La situation de notre pays n'était guère moins critique et précaire qu'à la veille de l'évacuation. Le traité de Versailles avait substitué à l'ancienne frontière, déjà médiocre, une trouée énorme, une ouverture, un vide

effroyable : Paris à dix marches des avant-postes ennemis, et pas une ligne naturelle de défense où se cramponner, pas une forteresse dans l'intervalle, capable d'arrêter ou de retarder la marche de l'envahisseur!

Cette frontière démembrée était-elle susceptible d'organisation défensive? Pouvait-on espérer de fermer cette brèche colossale? La question était d'intérêt vital pour la sécurité de la patrie.

Nos ingénieurs militaires se crurent en mesure de la résoudre. Le gouvernement adopta, conformément aux conclusions du comité de défense, un vaste plan d'ensemble aujourd'hui presque entièrement réalisé. M. le général du génie Seré de Rivière, qui l'avait conçu dans ses lignes fondamentales, a eu l'honneur insigne — l'avenir dira sans doute la gloire — d'en diriger l'exécution, et de présider sinon à son entier achèvement, du moins à la réalisation de l'œuvre dans toutes ses parties essentielles. C'est cette œuvre que nous avons entrepris de décrire. Le public français la connaît mal. Notre ambition est de substituer aux informations vagues et confuses qui ont cours à ce sujet, quelques notions claires et précises.

II

L'ancienne frontière entre la France et l'Allemagne était formée, à l'est, par le Rhin, sur 165 kilomètres d'étendue, de la banlieue de Bâle à Lauterbourg. Le fleuve, déjà large, profond et rapide, séparait notre Alsace du pays de Bade. Parallèlement au Rhin, se dressait sur le territoire français la chaîne des Vosges, orientée du sud au nord, encadrant entre ses pentes et les rives du Rhin la plaine riante, riche et populeuse qui se déroule depuis l'industrieuse Mulhouse jusqu'à Strasbourg et Haguenau, pour aller se confondre ensuite avec les plaines du Palatinat bavarois. De la crête de la chaîne des Vosges

aux bords du Rhin, la distance est en moyenne de 35 à 40 kilomètres. Sur la rive allemande du Rhin, la plaine badoise fait le pendant de la plaine alsacienne, et les montagnes de la Forêt-Noire se déroulent symétriques aux Vosges françaises.

Les Vosges surgissent brusquement à peu de distance au nord de la frontière suisse, nettement séparées du massif du Jura par l'étroite plaine connue sous le nom de trouée de Belfort. Leur hauteur est immédiatement considérable. Le Ballon d'Alsace, le Grand-Ventron, qui font partie du groupe initial, dépassent l'altitude de 1,200 mètres. L'arête principale court droit au nord, en conservant longtemps une élévation de plus de 1,000 mètres. Quelques contreforts élevés se détachent à l'est. C'est à l'un d'eux qu'appartient le Ballon de Guebwiller, qui est la cime culminante des Vosges alsaciennes (1,428 mètres). Un rameau se détache à l'ouest du groupe initial, et va se lier par les Monts-Faucilles au plateau de Langres, au massif du Morvan et à la Côte-d'Or, c'est-à-dire à l'arête générale de partage des eaux entre l'Océan et la Méditerranée. Le versant oriental des Vosges est plus rapide et plus abrupt que le versant lorrain. Les hautes pentes des montagnes y ont conservé leur belle parure de forêts, et de nombreux pitons surmontés de ruines féodales ajoutent au charme pittoresque du paysage alsacien. Les Vosges conservent durant 50 kilomètres environ cette hauteur moyenne de plus de 1,000 mètres. Cette portion de la chaîne marquée par les cimes du Rothenbach, du Honeck, des Hautes-Chaumes, du Brésoir, est franchie par un petit nombre de routes carrossables qui font communiquer le département des Vosges et l'ancien département du Haut Rhin. Au nord du col du Bonhomme (949 mètres), la crête diminue progressivement de hauteur, pour s'abaisser jusqu'à 558 mètres à Saales, aux sources de la Brüche, l'un des affluents alsaciens du Rhin. La grande dépression de Saales forme une véritable interruption de la chaîne. Un contrefort, orienté

suivant la direction primitive, dresse quelque temps ses crêtes à travers la plaine d'Alsace. Le Climont, les montagnes du Champ-de-Feu et les hauteurs de Sainte-Odile appartiennent à ce contrefort. Au delà de la trouée de Saales, la chaîne, assez basse d'abord, mais toujours boisée, se redresse avec le mont Donon et le Prancey, hauts de plus de 1,000 mètres, et se prolonge au nord à travers d'immenses forêts jusqu'à la dépression de Saverne, où passent le chemin de fer et le canal de la Marne au Rhin.

Au delà de cette section importante de la chaîne, longue de 40 kilomètres environ, les Vosges perdent tout à fait leur caractère de hautes montagnes. La chaîne s'affaisse bientôt, les sommets n'ayant plus que de 4 à 500 mètres. Elle s'étale plus loin en plateau boisé, montueux, profondément découpé par les eaux, large près de l'ancienne frontière, entre Bitche et Wissembourg, de plus de 30 kilomètres. Un chemin de fer, reliant Strasbourg à Sarreguemines, s'engage à Niederbronn dans cette partie des Vosges, et les franchit à Bitche. Là se terminaient les Vosges françaises, après un développement de près de 140 kilomètres.

Au nord de l'ancienne frontière, la chaîne se relève insensiblement, devient plus abrupte, moins accessible; elle forme un haut plateau à la hauteur de Kaiserlautern, nœud de routes et position stratégique remarquables, puis se redresse jusqu'au Mont-Tonnerre, montagne escarpée de 700 mètres d'altitude. On compte environ 60 kilomètres de l'ancienne frontière au Mont-Tonnerre. C'est la partie de la chaîne désignée en Allemagne sous le nom de *Hardt*. Les pentes septentrionales du Hardt perdent tout à fait le caractère montagneux. Ce ne sont plus que des collines de médiocre relief, cultivées jusqu'au sommet, qui déclinent progressivement et se confondent avec la plaine du Rhin. L'espace de plus de 40 kilomètres qui s'étend entre le versant nord du

Mont-Tonnerre et le Rhin à Mayence présente même plutôt l'aspect d'un large plateau cultivé, sillonné de routes nombreuses et très propre aux mouvements des armées. La plaine rhénane du Palatinat, entre le Hardt et le fleuve, est loin d'avoir l'horizontalité si remarquable de la plaine alsacienne. Les affluents du Rhin qui l'arrosent sont bordés, comme du reste ceux qui sillonnent notre ancien arrondissement de Wissembourg, de collines de faible élévation, mais qui présentent souvent de bonnes positions militaires. Les deux principaux passages du Hardt sont celui de Pirmasens, traversé par un chemin de fer reliant Metz directement au Rhin par Sarreguemines, Deux-Ponts, Landau et Germersheim, et celui de Kaiserlautern, point de croisement de cinq ou six routes carrossables, célèbre dans les campagnes de la Révolution, et point de passage de la voie ferrée de Hombourg à Neustadt qui réunit transversalement la voie de Mayence à Paris, par Forbach et Metz, aux voies ferrées de la vallée du Rhin.

Les cours d'eau qui descendent du flanc oriental des Vosges et vont arroser la plaine d'Alsace, ne présentent qu'une médiocre importance. Le flanc occidental, au contraire, donne naissance à la Moselle, l'un des principaux affluents du Rhin. La Moselle descend des Hautes-Vosges, arrose Épinal, Toul, Metz et Thionville, en Lorraine; Trèves, dans la Prusse rhénane; puis s'engage, au nord de Trèves, dans une gorge profonde, aux flancs escarpés, qui sépare les massifs montagneux du Hochwald et de l'Eifel, et va se jeter dans le Rhin à Coblentz. La Moselle a pour principaux affluents la Meurthe, qui descend aussi des Hautes-Vosges; puis la Sarre, qui a sa source au Donon, coule d'abord parallèlement aux Vosges, ensuite tourne à l'ouest, passe à Sarreguemines, Sarrebrück et Sarrelouis, et va se jeter dans la Moselle, près de Trèves. Entre la Meurthe et la Sarre, la Moselle reçoit un affluent d'une certaine importance militaire, la Seille, déversoir de

l'étang de la Lindre, dans notre ancien arrondissement de Sarrebourg, qui creuse une vallée profonde et va rejoindre la Moselle à Metz.

L'ancienne ligne de frontières quittait le Rhin à Lauterbourg, suivait d'abord le cours de la Lauter, petit affluent de gauche du fleuve, coupait la chaîne des Basses-Vosges entre Bitche et Pirmasens, suivait la Sarre durant quelques kilomètres en aval de Sarreguemines, puis courait, en poursuivant sa direction nord-ouest, sur le plateau lorrain jusqu'à la Moselle, qu'elle atteignait à peu de distance au nord de Sierck. A partir de la rive gauche de la Moselle, la France cessait de confiner à l'Allemagne, et notre territoire était couvert par la neutralité du Luxembourg et de la Belgique, neutralité qui a été scrupuleusement respectée pendant la guerre de 1870-71. La distance de Lauterbourg à Sierck est de 140 kilomètres à vol d'oiseau. Nos limites avec l'Allemagne formaient donc les deux côtés d'un angle sensiblement droit dont le sommet était à Lauterbourg. Le côté oriental de l'angle, bordé par le Rhin, constituait une bonne frontière naturelle; mais le côté nord, tracé droit à travers monts et vallées, ne suivait ni ligne de faîtes ni ligne d'eau susceptibles de défense. C'était une frontière purement artificielle. La partie la plus vulnérable de l'ensemble était incontestablement la section comprise entre la Moselle et le versant occidental des Vosges. Sur cet espace, de 90 kilomètres de largeur, de nombreuses et bonnes routes débouchaient de plain-pied d'Allemagne sur le plateau lorrain, et permettaient à l'ennemi de choisir sa direction d'offensive. Les chemins d'invasion ne manquaient pas non plus dans l'espace compris entre les Vosges et le Rhin.

Une armée allemande d'invasion — ayant pour base d'opérations le Rhin et pour points d'appui Coblentz et Mayence — ne devait trouver, si elle disposait d'une grande supériorité

numérique, aucun obstacle sérieux sur toute cette frontière septentrionale de la Lorraine et de l'Alsace. Les défenses naturelles faisaient défaut, et l'on n'avait construit aucun ouvrage de fortification. La Lorraine était ouverte jusqu'à la Moselle et à la Meurthe. La ligne de la Seille, qui offrait bien quelques bonnes positions défensives au sud de Metz, en avant de Pont-à-Mousson et de Nancy, était tournée à droite par les routes de la vallée supérieure de la Sarre. Nous possédions deux places fortes sur la Moselle, Thionville et Metz. Thionville, située à une marche de la frontière, était pourvue d'une bonne enceinte bastionnée, mais elle était dominée de très près par les hauteurs de Guétrange et d'Illange, d'où les Prussiens la bombardèrent avec succès. La grande place de Metz était un de nos plus considérables établissements militaires. On était en train, en 1870, d'achever de couvrir son enceinte d'une ligne de forts détachés couronnant les hautes collines de la rive gauche de la Moselle et les points saillants des premières ondulations des plateaux de la rive droite. Quoique les travaux de Metz fussent loin d'être achevés en août 1870, la place n'était pas moins extrêmement forte et capable d'une résistance pour ainsi dire illimitée, pourvu qu'elle fût largement approvisionnée et pourvue d'une garnison convenable. Metz, toutefois, était plutôt pour nous une précieuse base d'offensive contre l'Allemagne, qu'un boulevard efficace de défense. Metz ne couvrait et n'interceptait, en effet, que la moins importante des grandes lignes d'invasion. L'ennemi pouvait se borner à observer la place et déboucher, au delà de la Moselle, par Pont-à-Mousson, Frouard, Nancy, Bayon. De là, de bonnes routes le conduisaient sur la Meuse, et plus loin dans les plaines nues de la Champagne.

La mauvaise petite place de Marsal, sur la Seille, comptait aussi parmi les points fortifiés, mais elle vaut à peine qu'on la

mentionne : elle se rendit sans résistance dès le début de l'invasion.

A la crête des Basses-Vosges, nous possédions la petite place de Bitche, avec un fort situé sur un rocher isolé. C'était un très bon poste; mais divers chemins tournant le fort, à peu de distance, permettaient à l'envahisseur d'utiliser sans danger les routes du plateau qui se croisent à Bitche.

La frontière, entre l'Alsace et le Palatinat, n'était pas mieux couverte. Les anciennes lignes de la Lauter auraient été intenables en raison de la longue portée de l'artillerie et de la mousqueterie actuelles. On ne les entretenait plus. Les petites places de Wissembourg et de Lauterbourg avaient été déclassées et désarmées.

La ville de Strasbourg était d'ailleurs considérée comme le boulevard de l'Alsace.

Elle possédait une vieille enceinte bastionnée qui avait été jadis très forte, mais dont les progrès de l'artillerie avaient singulièrement restreint la valeur défensive. Aucun fort détaché ne couvrait les dehors de la place et ne garantissait la ville contre le bombardement. Strasbourg, contrairement à l'opinion routinière, n'avait plus la moindre valeur stratégique contre une invasion partie du nord. L'ennemi débouchant par Wissembourg, Haguenau et Saverne, pouvait en effet suivre la grande route et la voie ferrée de Paris sans se soucier de Strasbourg, qu'il laissait à plusieurs lieues sur sa gauche. En Alsace même, Strasbourg ne couvrait que le faible espace battu par le canon de ses remparts. Rien n'était plus aisé que de se mouvoir du nord au sud et de l'est à l'ouest de l'Alsace, en négligeant Strasbourg. La place n'interceptait aucun passage important, aucun nœud de routes essentielles. Au point de vue offensif, elle n'avait de valeur sérieuse qu'à titre de dépôt, car elle ne commandait pas le Rhin, et ne nous assurait nullement le passage du fleuve.

Les autres places alsaciennes étaient toutes, sauf Belfort, mauvaises et mal entretenues. C'étaient Schlestadt et Neuf-Brisach dans la plaine, et dans les Vosges la Petite-Pierre et Lichtenberg, postes insignifiants. La petite place lorraine de Phalsbourg, sur le plateau des Vosges, interceptait la grande route de Paris entre Saverne et Sarrebourg; mais le chemin de fer et le canal passaient hors de la portée de ses canons, et un chemin vicinal permettait de tourner la place à faible distance et en parfaite sécurité.

Le Rhin et la ligne des Vosges auraient constitué sans contredit une magnifique ligne de défense, les Vosges surtout, même contre un ennemi très supérieur en nombre, si cet ennemi avait été obligé, pour envahir notre territoire, de forcer le front oriental de notre frontière d'Alsace. Malheureusement les Allemands, maîtres des pays de la rive gauche du fleuve, entre Rhin et Moselle, n'avaient nul besoin, pour entrer sur le sol français, de franchir le Rhin entre Bâle et Lauterbourg. Les grandes voies directes de communication menant de l'Allemagne du Nord en France, empruntent, en effet, les ponts allemands de Coblentz, de Mayence, de Manheim, et non celui de Kehl. De là l'inanité défensive du Rhin et des Vosges. Il était évident que les Allemands passeraient le Rhin sur leur propre territoire, et qu'ils aborderaient l'Alsace par le nord, de Wissembourg à Lauterbourg. Quant aux Vosges, elles devaient être nécessairement débordées et prises à revers par les armées allemandes débouchant sur la Sarre et envahissant le plateau lorrain entre la Moselle, la Meurthe et le revers occidental de la chaîne vosgienne.

En résumé, notre frontière septentrionale de Lorraine et d'Alsace ne pouvait être défendue, en 1870, qu'à la condition d'y concentrer des forces capables de résister, en rase campagne, au choc de l'ennemi.

Il n'y a pas lieu de faire ici un historique de la fatale

campagne de 1870. Quelques indications succinctes, au sujet de ces événements, sont indispensables toutefois à l'étude que nous poursuivons dans cet ouvrage.

Le 3 août 1870, c'est-à-dire juste dix-huit jours après la rupture de la paix, les armées allemandes, formées au grand complet de guerre, s'avançaient, échelonnées en masses profondes sur la Sarre et sur la Lauter.

Pendant ce temps, nos troupes, hâtivement jetées à la frontière, achevaient de se débrouiller au milieu d'une confusion générale. Tout était prêt et complet chez nos ennemis; rien ne l'était chez nous. Les principales masses allemandes avaient passé le Rhin à Mayence et s'étaient formées sur le grand plateau entre le fleuve et les pentes nord du Hardt. Le prince royal de Prusse marchait sur l'Alsace, à travers le Palatinat rhénan, avec cent soixante mille combattants. Un corps d'armée (trente mille hommes), momentanément laissé en Silésie, devait le rejoindre bientôt par les voies rapides. Le prince Frédéric-Charles, avec le roi et M. de Moltke, conduisait, par la grande route de Mayence à Paris et tous les chemins parallèles, une masse compacte de cent quatre-vingt mille hommes, qu'un corps d'armée laissé en observation sur les côtes baltiques devait rallier peu après. A droite, enfin, le général Steinmetz remontait la Sarre avec quatre-vingt-dix mille combattants. — En face de cette concentration formidable de plus de quatre cent vingt mille hommes et 1,200 pièces de canon qu'allaient rejoindre incessamment soixante autres mille hommes de troupes de ligne avec 180 pièces de canon, nous opposions, éparpillés en long cordon, un peu moins de cent mille hommes en Lorraine sous Ladmirault, Frossard et Bazaine; vingt-sept mille environ sur la crête des Vosges, à Bitche, commandés par le général de Failly; une quarantaine de mille entre Wissembourg et Strasbourg, sous le maréchal de Mac-Mahon,

et un peu moins de vingt mille vers le Haut-Rhin, entre Mulhouse et Belfort, commandés par le général Félix Douay. Les vingt-quatre mille hommes de la garde étaient à Metz, et le maréchal Canrobert organisait un corps d'armée d'une quarantaine de mille soldats au camp de Châlons. C'était donc, en y comprenant ces dernières troupes, une armée de moins de deux cent cinquante mille hommes et 700 pièces de canon qui allait supporter le choc de cinq cent mille hommes munis de 1,400 pièces d'artillerie. Ajoutons que le matériel de l'artillerie française était déplorablement inférieur à celui de l'ennemi.

Cependant nos troupes étaient excellentes, et il aurait suffi de gagner du temps pour que l'incorporation des hommes de réserve vînt compenser un peu l'énorme disproportion numérique du début. L'impéritie de l'empereur et de son haut état-major dépassait malheureusement tout ce qu'auraient pu rêver les plus mortels ennemis de la France. Ni l'empereur, ni le maréchal Lebœuf, ni le maréchal de Mac-Mahon, ni le maréchal Bazaine ne semblent avoir soupçonné le réel état des choses. Ignoraient-ils, au sujet de l'organisation et de la force des armées allemandes, ce que savaient partout en Europe les plus modestes des publicistes soucieux de s'informer? On serait tenté de le croire. Le fait indéniable, c'est que l'armée française fut surprise en flagrant délit de formation, et que, dès la première heure, tout flotta confusément, sans direction et sans unité.

Du côté des Allemands, le plan d'offensive était d'une extrême simplicité, correct, mais plutôt timide que stratégiquement hardi. Le prince royal devait entrer en Alsace en serrant le pied du versant oriental des Vosges, combattre les troupes qu'il rencontrerait devant lui, et si les événements le permettaient, se porter sur la Sarre en traversant les cols des Basses-Vosges. Le prince Frédéric-Charles et Steinmetz,

serrés coude à coude, devaient déboucher entre la route de Sarrebrück à Metz et le versant occidental des Vosges, s'avancer méthodiquement et en se tenant toujours à la hauteur du prince royal. La ligne générale de direction était Pont-à-Mousson, Frouard et Nancy. Les ordres de marche du début dénotent une circonspection excessive, résultat de la très haute idée que les Allemands se faisaient de la valeur de l'armée française.

Le 4 août, la majeure partie de la division Abel Douay, isolée, en flèche à Wissembourg, sur la frontière, est surprise par l'armée du prince royal de Prusse. Nos soldats se battent avec une rare intrépidité; leur général est tué, ils sont écrasés sous le nombre, mais ils se dégagent et se retirent dans la direction de Niederbronn, au pied des Vosges. Les Allemands, qui ont subi des pertes cruelles, tout en combattant dans la proportion de cinq à six contre un, ne poursuivent leur offensive qu'avec une extrême mollesse. Si les principes de la grande guerre n'avaient été déplorablement étrangers à nos maréchaux, l'accident de la division Abel Douay leur aurait été une suffisante leçon. Le maréchal de Mac-Mahon, qu'une décision de l'état-major impérial venait d'investir du commandement supérieur des 1er, 5e et 7e corps d'armée, n'avait qu'un signe à faire pour concentrer sur la belle position de Frœschwiller, entre le pied des Vosges et la forêt de Haguenau, outre les quatre divisions de son propre corps d'armée, vingt-cinq mille hommes du général de Failly, stationnés autour de Bitche, et dix-huit ou vingt mille hommes du général Félix Douay, dont la division la plus éloignée pouvait être aisément amenée par le chemin de fer. Le maréchal aurait ainsi disposé d'une masse de quatre-vingt à quatre-vingt-dix mille combattants. L'ennemi, impressionné par l'extraordinaire énergie de la division Abel Douay, à Wissembourg, se serait gardé de risquer des coups d'audace.

Le maréchal pouvait donc, en se cramponnant successivement aux divers contreforts des Vosges, disputer le terrain pied à pied, sans se laisser jamais entamer. Mais M. de Mac-Mahon n'appela à lui qu'une seule des divisions de Félix Douay, et il laissa le corps de Failly tout entier sur les crêtes du plateau de Bitche. Les Allemands, qui avaient à peine marché le 4, après Wissembourg, ne firent que très peu de chemin dans la journée du 5 août. Le 6, au matin, leurs avant-postes atteignaient Wœrth sur la Sauer, en face des positions que le maréchal de Mac-Mahon occupait avec cinq divisions qui présentaient un effectif maximum de quarante-cinq mille combattants. Le prince royal de Prusse, préoccupé du danger de trop s'avancer tant que l'armée du prince Frédéric-Charles n'aurait pas prononcé son mouvement sur l'autre versant des Vosges, avait ordonné halte pour cette journée du 6. Une division bavaroise et une partie du Ve corps prussien attaquèrent les positions du maréchal de Mac-Mahon sans ordres, ou plutôt malgré les instructions du général en chef. Ils furent brillamment repoussés. Midi sonnait en ce moment. Si le maréchal de Mac-Mahon avait eu quelque clairvoyance, l'occasion était inestimable pour se dérober et battre en retraite avec l'ascendant du succès. Il n'en eut pas la pensée. Le général prussien, de son côté, pour ne pas rester sous le coup d'un échec, changea ses dispositions et ordonna l'attaque à fond. Les troupes du maréchal de Mac-Mahon furent littéralement écrasées après une lutte héroïque. L'opiniâtre acharnement de leur résistance aggrava le désastre. Au lieu d'une retraite, on eut une déroute.

Le même jour, le général Frossard était engagé à Forbach, à quelques kilomètres du débouché de la Sarre. Là encore une avant-garde prussienne prit l'initiative de l'attaque contrairement aux ordres reçus. Elle croyait donner contre une simple arrière-garde en retraite. tandis qu'elle heurta le

corps entier de Frossard en position à Forbach et Spickeren. Le général français, qui avait sous la main près de trente mille combattants, ne s'aperçut pas que les assaillants ne dépassaient pas une quinzaine de mille hommes. Un effort vigoureux au début aurait culbuté les Prussiens. Le général Frossard manqua d'initiative et de coup d'œil. Cependant les colonnes prussiennes en marche vers la Sarre couraient au canon, si bien que vers la fin de la journée la proportion des forces était changée, et que notre 2e corps battait en retraite après avoir subi un sanglant échec. Trois divisions du maréchal Bazaine étaient échelonnées à moins de deux ou trois lieues de Forbach : pas une ne marcha au secours du 2e corps.

Durant cette même journée, les vingt-huit mille hommes du général de Failly restèrent inutilisés sur les Vosges entre Frossard et Mac-Mahon.

Les Allemands, néanmoins, ne se rendirent pas compte tout d'abord de l'étendue de leur succès. Le prince royal de Prusse poursuivit à peine les débris de Mac-Mahon. Il perdit même dès le soir totalement leurs traces. Les vainqueurs de Forbach ne bougèrent pas non plus dans la journée du lendemain. Le général de Failly, dont la situation à Bitche était singulièrement critique, puisqu'il était entre les deux masses allemandes victorieuses, profita de cette immobilité pour se dérober sans coup férir dans la direction de Sarrebourg et de Lunéville.

Les conséquences morales de la journée du 6 août étaient par malheur encore plus désastreuses pour l'armée française que les pertes matérielles subies. L'affolement saisit l'état-major impérial. La confusion des ordres, des contre-ordres, des résolutions aussitôt abandonnées que prises, devint indicible. L'autorité du commandement suprême fut ruinée. La défiance et bientôt le mépris pénétrèrent dans tous les rangs.

On avait cependant encore sur le plateau de Lorraine une masse de cent vingt mille hommes que l'arrivée des divisions du maréchal Canrobert allait porter à cent cinquante mille combattants. C'étaient de vaillantes troupes que la défaillance de cœur n'avait point atteintes, et dont un chef digne d'elles aurait tiré des prodiges de dévouement et d'énergie. La retraite immédiate sur la Moselle était indiquée. La rive gauche de la rivière, entre Metz et Frouard (confluent de la Meurthe) présentait une série de positions très fortes. Metz et Thionville gardaient le cours inférieur de la rivière. Les Allemands, obligés d'immobiliser des forces sérieuses pour masquer le débouché de Metz sur la rive droite, auraient probablement attendu, pour tenter le passage de vive force de la rivière, que l'armée du prince royal de Prusse eût débordé nos positions au sud de Toul et de Nancy. A deux marches en arrière de la Moselle, nos troupes auraient ensuite trouvé les belles positions des Côtes de Meuse, en avant de la rive droite de cette rivière, puis les collines de la rive gauche, puis les défilés de l'Argonne, en arrière desquels une armée de réserve se formait dans les plaines de Châlons. Une retraite méthodique, fière, relevée par quelques coups de vigueur, lente et disputant le terrain pas à pas, était non seulement possible mais facile. Il ne fallait qu'un chef, non certes un général de génie, mais un chef doué de sang-froid, sachant les règles de son métier, et capable d'embrasser l'échiquier sur lequel se jouaient les destinées de la patrie. La stratégie circonspecte et tâtonnante de M. de Moltke à ce début de la campagne facilitait la tâche. D'autre part, la tendance des divisionnaires prussiens à l'initiative déréglée qui les avait fait s'engager le 6 août, à l'insu et contre les intentions du commandement suprême, devait offrir plus d'une chance favorable.

Mais il était écrit que l'armée du dernier des Bonaparte périrait faute d'un homme de guerre.

Sous le coup de la journée du 6 août, les divisions de Bazaine et de Ladmirault avaient reflué sur la route de Sarrebrück à Metz. Le corps d'armée de Frossard les avait bientôt ralliées sur la Nied, petit affluent de la Sarre qui coupe la route d'Allemagne, à 15 kilomètres du camp retranché de Metz. La garde impériale et trente mille hommes de Canrobert vinrent s'y ajouter. Mais au lieu d'occuper la ligne de la Moselle, on s'acculait sous Metz. A l'éparpillement succédait l'entassement. La cavalerie allemande, qui dès les premiers jours avait fait excellemment le service d'exploration — tandis que la nôtre n'osait dépasser les avant-postes de l'infanterie, — trouvait, le 12 août, les ponts de la Moselle intacts, des abords de Metz jusqu'au confluent de la Meurthe. Elle constatait l'absence de forces françaises sur les positions de la rive gauche. Les éclaireurs du prince royal de Prusse, lancés vers Nancy, cherchaient vainement de leur côté les traces de Mac-Mahon et de Failly : ils avaient continué, l'un et l'autre, depuis la fatale journée du 6 août, une course éperdue dans la direction de Neufchâteau et de Chaumont, d'où leurs troupes furent transportées par les voies rapides jusqu'au camp de Châlons.

C'est sans aucun doute à partir des reconnaissances sur la Moselle, que l'État-major général prussien soupçonna l'impéritie profonde de ses adversaires, car c'est dès lors que succèdent à la lenteur défiante des premiers mouvements des armées allemandes, les manœuvres hardies, les marches rapides et les audacieuses conceptions stratégiques.

C'est dans cette même journée du 12 août que le maréchal Bazaine fut investi du commandement en chef de l'armée française. L'abdication militaire de l'empereur Napoléon III et l'élimination du maréchal Lebœuf, son major général, furent accueillies avec soulagement par l'armée. La confiance revint. Ce n'était, hélas! qu'une confiance décevante. Le

maréchal Bazaine, bon soldat d'Afrique, excellent chef de colonne mobile, était incapable de commander une armée. Il manquait des premières notions de la grande guerre. Et — circonstance grave dans des conjonctures aussi critiques — son caractère était encore au-dessous de ses talents.

Le 13 août, la résolution fut prise de battre en retraite sur Châlons par Verdun. Après les sept journées qu'on venait de perdre en perplexités, c'était la seule détermination rationnelle. L'armée avait quitté la ligne de la Nied; elle était concentrée tout entière autour de Metz. On compte 65 kilomètres de Metz à Verdun, distance que l'armée pouvait franchir aisément en trois marches. Mais le maréchal Bazaine a-t-il jamais eu la volonté réelle de s'éloigner de Metz? Les débats du conseil de guerre de Versailles paraissent avoir établi le contraire. Quoi qu'il en soit, la majeure partie de la journée du 14 fut employée à l'opération de la traversée de la ville de Metz. Encore cette journée s'achevait-elle, et les divisions du 3e corps n'avaient pas même quitté leurs campements en avant des forts détachés de Metz, sur les routes de Sarrelouis et de Sarrebrück. Les têtes de colonne de l'armée prussienne de Steinmetz les y attaquèrent brusquement, avec une extrême vigueur, à quatre heures de l'après-midi.

Un combat violent s'engagea, auquel prirent part d'autres troupes françaises, ramenées des bords de la Moselle. Cette lutte inutile pour nous, car l'ennemi, se heurtant aux forts de Metz, aurait été arrêté net et n'aurait pu troubler en aucune façon le défilé de nos troupes sur les ponts de la Moselle, acheva de faire perdre un jour de marche à notre armée.

Pendant ce temps, le prince Frédéric-Charles se hâtait sur la route de Pont-à-Mousson, et deux de ses corps d'armée atteignaient presque la Moselle.

Rien cependant n'était encore compromis, pourvu qu'on fît le 15 une étape sérieuse.

On disposait, pour marcher vers Verdun, de trois grandes routes parallèles, sans compter divers chemins vicinaux de dégagement. Le maréchal Bazaine entassa son armée tout entière sur une seule chaussée. Grâce à l'effroyable encombrement qui en résulta, l'avant-garde atteignait à peine Gravelotte, le 15 août au soir, à 16 kilomètres seulement à l'ouest de Metz, tandis que des masses considérables de troupes piétinaient encore sur place dans la banlieue de Metz, aux bords de la Moselle. Cette ineptie fut une des causes initiales des catastrophes suprêmes de Metz. Mais ce n'était pas assez d'avoir à demi perdu l'étape du 15. Le lendemain, au lieu de reprendre à l'aurore la marche en avant, le maréchal ordonna repos jusqu'à midi, sous prétexte d'attendre les colonnes en retard. L'empereur avait été dirigé, la veille, avec une escorte de cavalerie, sur le camp de Châlons.

Pendant ce temps, les Prussiens, qui ne soupçonnaient pas encore la lenteur inouïe des mouvements de Bazaine, se hâtaient de pousser leurs avant-gardes au delà de la Moselle, dans l'espoir, non pas de nous couper la retraite, mais tout au plus de rejoindre la queue de nos colonnes sur la route de Verdun. Le 16 août, à la pointe du jour, le IIIe corps prussien quittait Pagny-sur-Moselle, entre Metz et Pont-à-Mousson, et s'engageait dans la direction de Mars-la-Tour, village situé sur la route de Metz à Verdun, à 11 kilomètres à l'ouest de Gravelotte. Le Xe corps opérait un mouvement analogue par Pont-à-Mousson et Thiaucourt; une division du VIIIe corps se disposait, de son côté, à passer la Moselle près de Novéant, entre Pagny et Metz; le IXe corps et d'autres troupes suivaient. Le IIIe corps prussien n'avait que 15 à 16 kilomètres à parcourir pour atteindre la route de Verdun, entre Mars-la-Tour et Gravelotte; la distance à franchir par les autres corps de troupes allemandes atteignait et dépassait même une très forte étape.

La halte prolongée du maréchal Bazaine fit que le III[e] corps prussien exécuta, sans s'en douter, une des plus belles manœuvres stratégiques des guerres modernes. Quand il atteignit, vers dix heures du matin, la route de Metz à Verdun, il se trouva avoir tourné l'armée française entière et coupé sa ligne de retraite sur Verdun et Paris. Le général d'Alvensleben I[er], commandant en chef du III[e] corps prussien, sans se livrer à de plus amples calculs, attaqua bravement les forces qu'il voyait devant lui. Cette témérité aurait dû lui coûter cher. Il n'avait que trente mille hommes, tandis que Bazaine disposait de soixante-dix à quatre-vingt mille combattants concentrés et immédiatement dans la main du chef. Le général prussien ne se serait sans doute pas engagé à fond s'il avait connu cette grande disproportion. Heureuse ignorance pour les armes prussiennes! Le III[e] corps pouvait être assailli, débordé, accablé et rompu par des masses prépondérantes, bien avant l'arrivée des premiers renforts. D'ailleurs, les soixante ou soixante-dix mille hommes que Bazaine avait encore entre Gravelotte et Metz, étaient bien moins éloignés du champ de bataille que les colonnes prussiennes du X[e], du IX[e] et du VIII[e] corps. Une occasion inestimable s'offrait à l'armée française d'inaugurer, par une victoire, sa marche sur Verdun et Châlons. Cette occasion, le maréchal Bazaine ne sut ni ne voulut la saisir. Il ne paraît pas s'être douté, durant la période critique du combat, de son énorme supériorité numérique sur l'ennemi. Bien plus, tandis que le péril était devant, le maréchal ne se préoccupait que de ses derrières. Coupée de Paris, l'armée était virtuellement perdue; le maréchal ne le comprit point : il n'eut de soucis que pour ses communications avec Metz. Nos troupes, engagées paquets par paquets, sans ensemble, sans méthode et sans direction, prodiguèrent stérilement leur sang et leur courage. A la nuit, trente-quatre mille hommes, tués ou blessés,

jonchaient le champ de bataille. Les pertes étaient égales. Nous avions obtenu un certain succès tactique, mais l'ennemi, maître de Mars-la-Tour, coupait toujours la route de Verdun.

Néanmoins, il était encore temps, le 17 août au matin, de reprendre la marche vers Paris. La route de Metz à Verdun par Étain, au nord de celle où l'on venait de combattre, et les divers chemins qui aboutissent à la Meuse, en aval de Verdun, étaient parfaitement libres. L'ennemi, épuisé de fatigue, était hors d'état d'entreprendre une poursuite immédiate de quelque vivacité. L'armée française leva le camp avant l'aube; mais ce n'est pas vers Paris, c'est vers Metz que le maréchal Bazaine la ramenait. L'État-major allemand comptait si peu sur cette énormité stratégique, qu'il s'obstina, durant toute la journée du 17, à lancer des éclaireurs à la recherche de notre armée sur tous les chemins de l'ouest.

On a beaucoup parlé, à propos de ces événements, de guerre scientifique, mathématique. Si la science, à la guerre, consiste à combiner et prévoir, il faut convenir que jamais campagne ne fut moins scientifiquement conduite que la campagne des armées allemandes du 3 au 17 août 1870. Rendons à la fortune et à l'impéritie de nos chefs ce qui leur revient dans les succès allemands : M. de Moltke n'en gardera pas moins une assez belle part de gloire.

C'est le 18 août au matin que le chef d'État-major prussien se rendit compte du prodigieux succès dont le maréchal Bazaine venait de le gratifier. L'armée française était aux trois quarts séparée de la France. Il s'agissait de consommer cette séparation et de reléguer l'armée du Rhin dans les murs d'une place dont elle aurait vite dévoré les approvisionnements. M. de Moltke, cette fois, entrevit le résultat final. Nos troupes occupaient, sur le rebord du plateau, en avant de Metz, une série de positions avantageuses, depuis Gravelotte jusqu'à Saint-Privat, à droite, non loin de Briey, la dernière

route ouverte vers la France. Il fallait les en arracher et les confiner dans les bas fonds de la vallée de la Moselle, autour de Metz. M. de Moltke rua contre nos lignes la presque totalité des forces du prince Frédéric-Charles et de Steinmetz. C'était la première bataille voulue, combinée, que livraient les armées allemandes. La lutte, commencée vers midi, dura jusqu'à la nuit avec un acharnement indescriptible.

Le maréchal Bazaine, qui avait transporté son quartier général à Plappeville, loin du champ de bataille, n'assista point au combat. Il paraît avéré que ce généralissime ignora que son armée livrait, pendant cette après-midi, une des plus grandes batailles de ce siècle.

Les Prussiens perdirent plus de vingt mille hommes, mais ils réussirent. Notre gauche et notre centre résistèrent victorieusement, mais l'aile droite (Canrobert) fut débordée et accablée sous le nombre. La garde impériale, toute la cavalerie et la réserve d'artillerie, dont l'intervention, au moment de l'entrée en ligne des Saxons, aurait permis à Canrobert de se maintenir, ne parurent pas sur le champ de bataille. Il fallait des ordres du maréchal Bazaine, et ces ordres ne furent pas donnés.

L'armée française, rejetée sous les remparts de Metz, enveloppée de toutes parts, n'avait plus désormais qu'un moyen de salut : se dégager à tout prix et reprendre la campagne. Cent cinquante mille bouches de surcroît pour la place de Metz, c'était la famine imminente et, avec la famine, la capitulation de cette formidable armée. Cette honteuse perspective ne paraît pas avoir impressionné le maréchal Bazaine. Du 19 au 31 août, il ne bougea pas. Satisfait d'être en sécurité sous la protection des forts de l'enceinte extérieure, il attendait les événements. Informé de la marche du maréchal de Mac-Mahon, qui manœuvrait en vue de lui tendre la main, il n'en persista pas moins dans son inaction

systématique. La reprise de la campagne, durant cette période, était cependant facile. Le prince Frédéric-Charles, préoccupé outre mesure des mouvements du maréchal de Mac-Mahon, n'avait laissé sur la rive droite de la Moselle qu'un mince cordon de troupes. Un effort vigoureux et bien combiné devait permettre à l'armée française de percer et de gagner le plateau au levant de Metz. La direction rationnelle à prendre, une fois dehors, était évidemment celle du sud. L'ennemi ne pouvait guère nous devancer sur la Meurthe, et trois étapes sérieuses, comme en font les troupes que la nécessité talonne, suffisaient pour établir les communications de l'armée avec Belfort, Besançon et Langres. Le maréchal Bazaine avait d'autres préoccupations!

Cependant, une dépêche pressante du maréchal de Mac-Mahon, apportée par un courageux émissaire, le décida à simuler, le 31 août, une tentative sérieuse de démonstration contre les lignes allemandes. L'heure de l'attaque — quatre heures après-midi — impliquait d'ailleurs la volonté de ne pas s'éloigner de la place. Peu s'en fallut que la bravoure des troupes ne dérangeât les calculs du maréchal. Il y mit bon ordre. L'armée, ramenée dès le lendemain sous les remparts de Metz, reprit son immobilité. Les magasins de vivres se vidaient, tandis que le maréchal caressait le rêve des hautes destinées réservées, au lendemain de la paix imminente et de l'inévitable abdication de Napoléon III, au chef de la seule armée française encore intacte.

On sait quelle catastrophe inouïe s'accomplissait à Sedan durant ces mêmes jours. L'armée du maréchal de Mac-Mahon, reconstituée au camp de Châlons et portée à cent vingt mille combattants, capitulait tout entière avec le maréchal et le triste empereur, cause première de ce désastre inexpiable!

Une analyse, même succincte, de la campagne de Sedan nous entraînerait trop loin du terrain circonscrit de cette

étude. Nous avons établi, dans un autre ouvrage, que l'armée de Châlons, ramenée sur la Seine, aurait empêché l'investissement complet de la capitale et vraisemblablement changé le sort de la guerre. On sait que la résolution de rallier Paris était prise, quand de misérables calculs d'intérêt dynastique se jetant à la traverse, firent abandonner l'unique parti qu'admît la raison militaire, et qui pût assurer le salut de la patrie. La manœuvre imposée au maréchal de Mac-Mahon, mal combinée, encore plus mal conduite, était condamnée d'avance à finir par quelque calamiteuse défaite. L'issue, toutefois, devait dépasser en infortune tout ce qu'auraient pu concevoir de sinistre les juges les plus sévères de Napoléon III et de ses collaborateurs !

Pendant ce temps, Strasbourg subissait un bombardement barbare. Le général de Werder avait fait son apparition devant la grande ville alsacienne avec seize bataillons badois, douze escadrons et 54 pièces de campagne. Un fort détachement d'infanterie et d'artillerie occupait en même temps Kehl, sur la rive droite du Rhin, en face et à portée de canon de Strasbourg. Ces forces devaient successivement s'accroître d'une brigade prussienne de ligne et de deux divisions de landwehr. Le tout, à la fin du siège, atteignait près de cinquante mille combattants. La garnison de Strasbourg ne comprenait, en fait de troupes régulières, qu'un seul régiment de ligne, le 87e, deux bataillons de nouvelle formation, le régiment des pontonniers, quelques artilleurs de dépôt et plusieurs milliers de débandés de Reichshoffen qui s'étaient réfugiés dans la place dans les journées du 7 et du 8 août. Il convient d'ajouter à ces forces les bataillons inorganisés de la garde mobile du Bas-Rhin et la garde nationale sédentaire de Strasbourg. C'étaient beaucoup d'hommes, mais peu de vrais soldats. L'État-major allemand avait conçu la pensée de réduire Strasbourg sans passer par les lenteurs d'un siège

régulier. Il s'agissait d'incendier de loin assez de maisons, de tuer ou de mutiler assez d'hommes, de femmes et d'enfants inoffensifs, pour que la population, glacée d'horreur, fît tomber les armes des mains de la garnison. On y procéda avec une froide et méthodique cruauté. Au feu intermittent et partiel des pièces de campagne — dont les premiers obus tombèrent sur Strasbourg dans la journée du 15 août — succéda, dès la nuit du 23 au 24, un bombardement effroyable exécuté par un demi-cercle de batteries armées de canons et de mortiers du plus gros calibre. Le meurtre et l'incendie s'abattirent sur les quartiers les plus populeux de Strasbourg. Mais le patriotisme des Strasbourgeois ne fléchit point. Nul ne parla de se rendre. Les Prussiens s'aperçurent vite qu'il leur faudrait recourir aux attaques régulières. La tranchée fut ouverte le 27 août. Les assiégeants menèrent avec vigueur les travaux d'approche, sans cesser néanmoins d'accabler la ville de projectiles incendiaires. Le bombardement dura, sans interruption, jusqu'au 27 septembre, jour de la reddition de la place. La population de Strasbourg grava en traits de sang, durant ces tragiques semaines, le témoignage de son dévouement à la patrie française. Environ deux mille hommes, femmes ou enfants de la population civile avaient été tués ou mutilés par les obus prussiens. Tous ces sacrifices humains ne devaient pas, hélas! sauver Strasbourg et l'Alsace du démembrement; mais le sang alsacien, versé avec tant d'abnégation, a créé à la France républicaine une dette imprescriptible que la génération qui s'élève ne répudiera pas!

Envisagée au point de vue exclusivement militaire, la défense de Strasbourg fut médiocrement conduite. La garnison, certes, eut sa large part de souffrances; elle perdit deux mille cinq cents hommes tués ou blessés; mais elle montra peu d'initiative, et son rôle fut presque toujours passif. On n'avait rien tenté pour retarder l'investissement de la

place, rien pour en défendre les abords, et l'on n'essaya que fort peu de chose pour entraver les travaux d'approche de l'assiégeant. Toutefois, l'insuffisance des fortifications, l'infériorité de l'artillerie et l'incohérence des éléments dont se composait la garnison, atténuent singulièrement le blâme que le Conseil d'enquête sur les capitulations crut devoir infliger, en 1872, au général Uhrich, gouverneur de Strasbourg.

L'histoire sera moins clémente encore pour le maréchal Bazaine que ne le furent ses juges. Sa conduite à Metz, après le 4 septembre, se caractérise d'un mot : haute trahison. Le maréchal franchit la limite qui sépare le crime militaire de l'infamie. C'est surtout après Sedan que le devoir de tout tenter pour rompre l'investissement et sortir du camp de Metz s'imposait, impérieux, à l'armée. C'était la chance suprême de salut. L'entreprise, moins facile que durant la première quinzaine qui suivit la journée de Gravelotte, n'était cependant pas impraticable. L'armée n'avait pas encore souffert de l'inévitable dépression morale et physique qu'engendrent les privations et l'isolement d'un blocus prolongé. Elle ne demandait qu'à combattre. Il y avait encore là cent trente mille hommes aguerris, vaillants parmi les plus braves. Mais le maréchal, déçu dans ses calculs ambitieux par la proclamation de la République et la formation du gouvernement de la Défense nationale, songeait à tout sauf à combattre. Il attendit passivement d'abord, puis il négocia. Dès la mi-septembre, le maréchal Bazaine entretenait des intelligences réglées avec l'ennemi. Il s'efforçait de traiter sur les bases d'une restauration de la dynastie des Bonaparte, et il offrait l'armée du Rhin à M. de Bismarck, à titre d'auxiliaire contre le gouvernement qui venait de relever le drapeau de la patrie. M. de Bismarck exploita la trahison tout en dupant le traître. Il le mena, de pourparlers en

négociations dilatoires, jusqu'à l'heure où la famine devait lui livrer fatalement et Metz et l'armée. Ce jour venu, M. de Bismarck passa la parole à M. de Moltke. L'émissaire du maréchal Bazaine à Versailles, son aide de camp, le général Boyer, n'en rapporta qu'une sommation de se rendre purement et simplement, « aux conditions de Sedan ». La capitulation fut signée le 27 octobre 1870. Le seul combat sérieux livré durant les cinquante-six jours écoulés entre le 1er septembre et cette suprême journée de honte, datait déjà de vingt jours. Le maréchal avait consenti à tirer le canon ce jour-là plutôt pour endormir les soupçons de l'armée que dans un but stratégique appréciable. La capitulation livrait aux Allemands, avec Metz, la première de nos forteresses et la plus passionnément française de nos cités de l'Est, le total inouï de cent soixante-treize mille soldats prisonniers, dont trois maréchaux de France et six mille officiers de toutes armes! Les prisonniers sont revenus; mais, comme Strasbourg, Metz-la-Française est encore captive.

CHAPITRE II

Résultats du démembrement. — Tracé de la nouvelle frontière. — Défaut de lignes naturelles de défense. — Trouées béantes. — Problème de la fortification de la frontière démembrée. — Idée générale de la solution adoptée par le conseil de défense. — Barrières et forts d'arrêt. — Tracé de la nouvelle frontière militaire. — Haute-Moselle et Côtes de Meuse. — Aperçu du but et des résultats réalisés.

Le démembrement de 1871 nous a arraché l'Alsace entière, Bas-Rhin et Haut-Rhin, sauf Belfort et une mince bande de territoire, et en Lorraine la presque totalité du département de la Moselle, avec une portion considérable de celui de la Meurthe. Le droit de la force a réduit à l'état de sujets allemands un million et demi de citoyens français, au mépris de leur vote et de leur immortelle protestation d'attachement à la patrie vaincue.

La nouvelle ligne de démarcation part de la frontière suisse, un peu à l'est de Delle, et coupe la trouée de Belfort, à 12 kilomètres à l'est de cette place. Elle atteint la crête des Vosges au Ballon d'Alsace, et suit la ligne de partage jusqu'au mont Donon. A partir du Donon, la frontière sensiblement orientée jusque-là du sud au nord, fléchit obliquement au nord-ouest. Son tracé, purement artificiel, laisse à l'Allemagne toute la vallée haute de la Sarre; il suit les collines de la rive gauche de la Seille, borde quelque temps cette rivière, la franchit un instant, et la coupe de nouveau pour atteindre la Moselle à 8 kilomètres au-dessous de Pont-à-Mousson. La ligne de démarcation, après avoir

suivi quelques instants le cours de la Moselle, traverse la rivière, s'élève sur les plateaux de la rive gauche, se redresse au nord, coupe la route de Verdun à Metz sur le champ de bataille du 16 août, laissant Mars-la-Tour en France et Gravelotte en Allemagne, pour aller aboutir à la frontière neutre du grand-duché de Luxembourg, à 10 kilomètres à l'est de notre petite place de Longwy. On compte environ 40 kilomètres de la frontière suisse au Ballon d'Alsace, 80 du Ballon d'Alsace au Donon, 95 du Donon à la Moselle, et 70 de la Moselle à la frontière luxembourgeoise. Ce développement de 285 kilomètres est complètement ouvert et dépourvu de toute défense naturelle. La section de 80 kilomètres durant laquelle la frontière suit la crête des Vosges n'a absolument aucune valeur défensive. Les communications par voies ferrées, plus développées sur le versant alsacien que sur le versant lorrain des hautes Vosges, permettraient aux Allemands de nous devancer aux cols de la montagne; tandis que, d'autre part, la possession du versant occidental des Vosges, à partir du Donon, les mettrait en mesure de faire tomber, par un simple mouvement en avant, les positions que nous pourrions prendre au débouché des passages de la haute chaîne. Il n'y avait pas, au lendemain de la libération du territoire resté français, sur tout ce développement de frontière, une seule ligne naturelle à l'abri de laquelle une armée de défense pût essayer de se former sans courir le risque d'être débordée, tournée et rompue. En supposant — ce qui était loin d'être la vérité — que nos moyens de concentration fussent aussi rapides que ceux des Allemands, tout au plus aurions-nous pu tenir avec quelque solidité la ligne de la frontière suisse au mont Donon. Mais les forces qu'on aurait consacrées à garder la trouée de Belfort et les passages des Vosges, auraient été vraisemblablement stérilisées. L'ennemi, parfaitement garanti par la

ligne du Rhin contre une offensive sérieuse de ces forces, les aurait négligées comme il négligea le corps de Douay sur le haut Rhin, en 1870, pour concentrer ses masses en face du vaste espace béant entre les pentes occidentales du Donon, la Moselle et la frontière du Luxembourg.

L'armée française qui aurait tenté de s'appuyer sur la Seille, aurait eu sur sa droite les grandes plaines ouvertes à travers lesquelles se déroule le chemin de fer de Strasbourg à Paris, par Saverne, Sarrebourg, Lunéville, Nancy; tandis qu'à sa gauche, l'ennemi, débouchant de Metz, l'eût aisément débordée et coupée de Paris, en opérant par le plateau de la rive gauche de la Moselle. La ligne de la Meurthe présente de bonnes positions aux abords de Nancy, depuis le confluent de la Moselle, à Frouard, jusqu'à Saint-Nicolas-du-Port et Rosières; mais toute la partie supérieure du cours de la rivière est dénuée de valeur militaire, en raison même de son étendue et du mince obstacle que la Meurthe oppose au passage des troupes. Cette ligne aurait eu, du reste, le même défaut que la précédente, l'assaillant ayant toutes facilités pour la déborder en débouchant de Metz.

Des observations analogues s'appliquent à la ligne de la Moselle, considérée entre sa source aux Vosges et le coude prononcé qu'elle décrit à Toul. L'armée allemande de Metz l'aurait, de même, prise à revers.

Le cours de la Meuse offrait seul en 1874 une ligne naturelle sur laquelle il parût possible de se former et de prendre position pour couvrir le bassin de la Seine. Les deux routes fondamentales d'invasion — le chemin de Metz-Verdun-Reims-Paris et celui de Strasbourg-Nancy-Châlons-Paris — coupent la Meuse dans une partie de son cours où les hauteurs qui la bordent présentent d'excellentes positions défensives. Les avantages de cette ligne de concentration et de défense étaient toutefois plus apparents que réels. La

Meuse, depuis ses sources au plateau de Langres jusqu'à sa sortie de France, n'a pas moins de 260 kilomètres de cours. Si l'on retranche les 90 kilomètres compris entre Stenay et le point où la rivière coupe la frontière belge, il reste encore pour la portion du cours de la Meuse qui fait directement face à la frontière démembrée, un développement de plus de 170 kilomètres. C'est une ligne démesurément étendue et par conséquent faible dans toutes ses parties. Elle aurait été d'ailleurs tournée par la grande route d'invasion du sud que les Allemands n'auraient plus eu les mêmes raisons de négliger qu'en 1870. Maîtres de concentrer rapidement une grande armée en haute Alsace, autour de Mulhouse, ils auraient pu déboucher en Franche-Comté par la trouée de Belfort, que l'ancienne place n'interceptait nullement; gagner Dijon; couper les communications directes entre Paris et Lyon, et se porter, selon les circonstances, soit dans le bassin de la Seine pour prendre à revers notre armée de la Meuse, soit sur la Loire moyenne au cas d'une retraite de nos forces vers Paris. Ce n'est pas tout. L'éventualité la plus dangereuse dans l'hypothèse d'une concentration sur la Meuse, c'était d'y être devancé par l'ennemi. Ce danger n'était certes pas très sérieux en ce qui concerne la portion du cours de la rivière comprise entre le plateau de Langres, Neufchâteau et les environs de Toul. La ligne de la Meuse dans cette région est à six ou sept marches de la frontière d'Alsace. C'est dans la région située entre Commercy, Verdun et Stenay, que le péril aurait été pressant. Metz, Thionville et les plateaux du territoire démembré, sur la rive gauche de la Moselle, ne sont qu'à trois marches de la Meuse. Verdun pouvait donc être investi et la Meuse franchie dès le troisième jour de la marche offensive de l'ennemi. Il ne fallait pas plus de temps pour arriver de la frontière allemande à Saint-Mihiel et à Commercy. Étant donné le nombre supérieur de voies ferrées

de concentration dont disposaient les Allemands, l'excellence de leur organisation, la rapidité éprouvée de leurs moyens de mobilisation, il y avait tout lieu de redouter que l'armée française fût surprise sur la Meuse en flagrant délit de formation, battue et culbutée avant d'avoir achevé de se concentrer. Il était même très douteux qu'on arrivât en temps utile aux défilés de l'Argonne, qui fournissent une bonne ligne de défense, mais qu'une armée allemande parvenue sur la Meuse peut atteindre en une seule marche. Nous comptons la marche à raison de 20 à 24 kilomètres. Ce furent les étapes moyennes de l'armée allemande en 1870. Or, à ce compte, il ne faut que six jours à une armée d'invasion pour se porter de Metz sur Châlons, c'est-à-dire pour déborder toutes nos lignes naturelles, pénétrer en plein bassin de la Seine et menacer directement Paris.

A tous ces avantages se joignait pour les Allemands celui de pouvoir choisir entre des combinaisons diverses d'offensive, sans que rien pût permettre à la défense de prévoir sur quelle ligne d'invasion se porterait l'effort principal de l'assaillant. Le nombre de ces combinaisons était non pas illimité, mais considérable. Trop de portes béantes donnaient accès au cœur de notre territoire. A s'échelonner de Belfort à Stenay, en vue de les fermer toutes, on risquait fatalement d'être inférieur en nombre devant le débouché choisi pour le gros des forces ennemies. Se concentrer sur une position centrale, à proximité de la frontière, de manière à voir venir pour agir ensuite selon les éventualités, était un parti théoriquement fort bon, pratiquement inexécutable. Il aurait fallu pour cela quelque ligne naturelle de défense, bien appuyée sur ses flancs et sur ses derrières. Or, nous venons de voir qu'il n'en existait pas de semblable.

On n'aurait évidemment pu songer, dans ces conditions, à porter sur la frontière la défense du pays. Si les craintes de

guerre qui surgirent en 1875 s'étaient réalisées, le plus probable est que la principale concentration défensive de nos troupes se serait faite sous Paris, et que l'ennemi n'aurait pas trouvé de résistance avant d'atteindre le bassin immédiat de la capitale. Il est à peine besoin de dire que Belfort, Toul et Verdun n'auraient pas ralenti d'un jour la marche de l'ennemi. Ces places, telles que les Allemands venaient de nous les remettre, auraient sans doute intercepté durant quelque temps les communications par chemins de fer entre la France et l'Allemagne; mais elles n'auraient point fait obstacle aux mouvements des troupes ennemies, qui auraient disposé de nombreux chemins carrossables pour les tourner à très courte distance. La situation qui nous aurait ainsi condamnés à ne commencer la défense du territoire qu'après avoir livré ouvertes à l'invasion plusieurs de nos plus belles provinces, n'avait sans doute point pour cause unique l'état de la frontière démembrée. C'est surtout l'infériorité de notre organisation militaire qui nous aurait réduits à cette extrémité. Ni le nombre, ni la qualité de nos troupes, ni l'imperfection de nos moyens de mobilisation ne nous permettaient en 1875 de devancer l'ennemi dans les plaines de Châlons et de l'y combattre en rase campagne.

Les conditions, aujourd'hui, sont assurément bien changées. L'armée française de 1881 est numériquement égale, sinon supérieure, à l'armée allemande, et l'on peut, sans présomption, douter qu'elle lui soit inférieure en valeur. Son système de mobilisation est aussi rapide que le système allemand. Quant à la concentration à la frontière, nous sommes à la veille de regagner l'avance que donnait naguère à nos voisins leur excellent réseau de chemins de fer stratégiques. Il n'en est pas moins vrai que si la frontière était toujours béante comme en 1875, son tracé géographique assurerait encore un sérieux avantage aux Allemands. — Le

plateau lorrain, entre Metz et Sarrebourg, au pied des Vosges, offre à leurs armées une admirable zone de rassemblement aussi favorable à la défensive qu'à l'offensive. La Moselle avec Metz et Thionville les couvre à droite; les Vosges et surtout le Rhin avec Strasbourg les couvrent à gauche. Protégés par le rideau de montagnes, et maîtres des deux rives du fleuve, ils sont en mesure de feindre ou d'exécuter une attaque par la haute Alsace en débouchant par la trouée de Belfort. Pour nous, au contraire, forcés de nous fractionner en ligne brisée, face à Thionville et à Metz d'abord, pour couvrir la ligne directe d'invasion sur Paris; de Toul à Lunéville, et le pied des Vosges ensuite, pour couvrir la haute Lorraine; de Lunéville enfin à Belfort, le long des Vosges, pour parer à l'attaque à revers par la haute Alsace, la situation serait en toute hypothèse singulièrement épineuse et délicate. A moins d'impéritie ou de fautes lourdes qu'il ne faut jamais escompter, l'ennemi mieux concentré, recevrait ou porterait le premier choc avec des forces notablement supérieures. Une défaite essuyée au début d'une campagne est chose grave en tout état de cause; elle le serait d'autant plus, dans l'éventualité que nous envisageons, que l'échec subi refoulerait sur des lignes de retraite divergentes les tronçons fractionnés de l'armée française.

Nous venons de raisonner dans la donnée d'une égalite relative entre l'armée française et l'armée d'invasion, tant au point de vue du nombre qu'à celui de la qualité des troupes et du commandement. Combien le désavantage provenant des conditions géographiques de la frontière serait aggravé, si cette égalité n'existait pas au moment du conflit; si, par exemple, nous avions à lutter contre une coalition, et qu'une portion de notre armée active fût forcée de faire face à l'ennemi sur les Alpes ou sur les Pyrénées? Il est évident que nous retomberions immédiatement alors dans les extrémités les plus douloureuses, c'est-à-dire dans

l'obligation de reculer au loin à l'intérieur, pour trouver des lignes favorables de défense.

On peut mesurer à cette considération l'intérêt immense qui s'attachait à l'organisation défensive de la nouvelle frontière. Le problème était complexe et singulièrement ardu. A ne s'en tenir qu'aux précédents, il était permis de douter que la fortification pût suppléer à la nature, et que l'art de nos ingénieurs militaires réussît à transformer la frontière démembrée en une solide frontière défensive.

Une solution remarquable par la hardiesse de la conception, la nouveauté de la méthode et l'originalité des moyens, fut proposée au Conseil supérieur de Défense par le général Seré de Rivière, directeur des fortifications, et adoptée par le Conseil. Comme toutes les innovations vraiment fécondes, le sytème du général Seré de Rivière n'était qu'une transformation et une adaptation aux conditions de la guerre moderne des règles et des principes posés par les maîtres de l'art de la fortification.

Rien, en effet, n'est plus classique et moins nouveau que de recourir à des lignes de places fortes pour suppléer à l'absence d'obstacles naturels. Vauban le fit pour notre frontière des Flandres avec un succès incontesté. Sa barrière de places s'appuyant et se flanquant mutuellement, tenant les nœuds de routes et les principaux passages des rivières et des canaux de la plaine du nord, offrait à nos armées battues ou inférieures en nombre des points d'appui dont l'efficacité apparut avec éclat dans les campagnes de 1712 et de 1793. On peut dire que la frontière artificielle de Vauban a sauvé deux fois la France. Mais, si serrées que fussent les mailles de la chaîne tendue par Vauban, il ne restait pas moins entre les villes fortifiées de vastes espaces ouverts. Quand on dit qu'il était impossible de se porter des Flandres belges en Artois sans passer sous le canon des places de

la barrière de Vauban, on parle par métaphore. En fait, des armées entières pouvaient défiler dans les intervalles des forteresses les plus rapprochées sans s'exposer le moins du monde à recevoir les projectiles des remparts.

Dans le système des rideaux défensifs créés par le général Seré de Rivière, toute la zone barrière est littéralement sous le feu du canon. Tel front, d'un développement continu de 80 kilomètres, n'offre pas un chemin transversal qui ne soit balayé, à bonne portée, par les obus de quelque fort, le plus souvent par les feux croisés de deux ouvrages puissamment armés. De là un genre d'impénétrabilité inconnu aux anciennes lignes de places fortes. Des groupes isolés de fantassins ou de cavaliers peuvent sans doute franchir sans gros risques les intervalles de ces lignes nouvelles, mais une grande armée moderne, avec tous ses *impedimenta,* son matériel roulant et ses immenses convois, ne le peut certainement pas. Il lui faut, surtout pour ses communications et ses ravitaillements, des routes libres et sûres. Elle ne débouchera donc pas sur un front ainsi battu par le canon; ou, si elle traverse le rideau, ce ne sera qu'après l'avoir forcé par le siège et la prise de l'un des ouvrages qui balaient les routes indispensables à sa marche en avant, c'est-à-dire après avoir sacrifié du temps, dans un moment où la perte d'un seul jour peut changer le sort d'une campagne.

Un autre caractère original du nouveau système de barrière, c'est la substitution des forts d'arrêt aux places fortes classiques. La barrière des Flandres de Vauban ne se composait que de villes entourées d'enceintes bastionnées: les barrières créées depuis 1875 ne comportent qu'exceptionnellement des villes murées. On n'a même pas fortifié, au sens ancien du terme, une seule ville depuis 1870. Les places traditionnelles sont remplacées par des forts isolés, se suffisant à eux-mêmes, occupant des points déterminés par la topo-

graphie et les reliefs du terrain, jouissant d'un commandement étendu, armés d'une artillerie capable de fouiller, avec une précision jadis inconnue, tout le pays environnant, maîtrisant ainsi les passages essentiels, barrant les débouchés indispensables, susceptibles enfin d'être défendus à outrance par des garnisons exclusivement militaires.

Toute zone frontière, il est à peine besoin de le dire, ne saurait se prêter à un tel mode de défense. On ne pose pas une ligne de forts d'arrêt comme on plante des bornes. Pour créer un solide rideau défensif, il faut la collaboration de la nature. L'emploi des lignes de forts d'arrêt est subordonné aux formes du terrain. Une région couverte, sans horizons, coupée, plissée, sera indéfendable par ce mode de fortifications; de même, les vastes plaines rases, uniformes et nues qui exigeraient une excessive multiplicité d'ouvrages; de même encore certaines chaînes de hauteurs quand on n'en possède qu'un seul versant.

La question ainsi comprise était donc, avant tout, une question de géographie et de topographie. Il n'était assurément pas nécessaire, pour transformer les conditions de défense de la frontière démembrée, de créer une ligne ininterrompue de la frontière du Luxembourg à la frontière suisse. Les meilleures barrières naturelles ont leurs lacunes, leurs trouées; et l'existence de ces points obligés de passage exerce une influence si décisive sur les mouvements des armées, qu'elle permet de déterminer rigoureusement à l'avance la direction qu'elles prendront au début d'une campagne. Ainsi, on sait de temps immémorial qu'une invasion de France en Espagne n'est possible que par les cols ouverts aux deux extrémités des Pyrénées. L'absence de chemins praticables dans la partie centrale de la chaîne oblige de choisir entre deux débouchés : celui de Perpignan et celui de Bayonne. Encore est-il certain aujourd'hui qu'en raison de l'importance

supérieure de la ligne directe de Paris-Madrid, le premier et le principal choc se produirait dans l'étroite zone comprise entre Pampelune et Saint-Sébastien d'une part, Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port de l'autre.

La conception fondamentale du plan de M. le général Seré de Rivière nous semble consister dans la pensée de donner au moyen de la fortification, à notre frontière ouverte, les propriétés les plus précieuses des bonnes frontières naturelles; à savoir : l'impénétrabilité de la majeure partie du front et la stricte limitation des débouchés de l'ennemi. Le but poursuivi doit avoir été de régler les mouvements de l'assaillant, de lui imposer certaines lignes d'invasion à l'exclusion des autres, de rétrécir et de limiter ainsi le champ de ses combinaisons, au point de ne laisser qu'une part extrêmement réduite d'inconnu dans la détermination de son plan d'offensive au début d'une campagne. Théoriquement, une série de fronts impénétrables, interrompus par un petit nombre de trouées, devait réaliser le résultat cherché.

La conformation géographique de la région frontière se prêtait-elle à la création de barrières efficaces? Nous avons vu que les lignes naturelles de défense les plus rapprochées de la nouvelle frontière politique sont toutes susceptibles d'être aisément débordées et prises à revers. Il en est ainsi des Vosges, de la Seille, de la Meurthe et de la Moselle elle-même dans la partie inférieure de son cours. Metz et son camp retranché, débordant sur le plateau de la rive gauche de la Moselle, s'enfoncent comme un coin dans notre frontière et l'éventrent.

Cependant, une étude un peu attentive de la carte de la Lorraine française montre bientôt que la solution peut être cherchée à proximité relative de la ligne de démarcation. La Moselle, depuis sa source aux hautes Vosges jusqu'à Épinal, coule en pays de montagne. D'Épinal à Toul, elle constitue

par la forme de sa vallée et la profondeur de ses eaux, un obstacle militaire appréciable. Or, Toul n'est pas très éloigné de la Meuse. Si cette place pouvait lier, souder entre elles les lignes de défense des deux rivières, il est évident que toutes les routes d'invasion, sauf celles de la trouée de Belfort, se trouveraient interceptées par une ligne continue allant du groupe des Ballons, par Épinal, Toul et Verdun, jusqu'au cours inférieur de la Meuse vers Sedan et Mézières. La barrière, assurément, ne serait encore pour ainsi dire qu'une barrière idéale, car la Moselle et la Meuse sont bien loin d'être infranchissables. Mais une étude plus persistante de la carte ne tarde pas à révéler certains caractères topographiques du terrain, qui sont bien près d'apporter la solution demandée. Des montagnes bordent la Moselle jusqu'aux environs d'Épinal; une arête montueuse, d'un relief moins accentué, mais notable encore, se développe aussi sur la rive droite de la Meuse. Ce dernier massif projette précisément ses pentes à très faible distance de la ville de Toul. N'est-ce point dans ces formations qu'il faut chercher le support naturel de la barrière que des places à camp retranché et des lignes de forts d'arrêt rendraient inabordable? Examinons de plus près.

Un contrefort de hautes montagnes — les Vosges méridionales — se détache obliquement du groupe initial des hautes Vosges, près des sources de la Moselle, et court durant quelques lieues en surplombant la rive gauche de la rivière. Il s'abaisse ensuite progressivement, pour aller se confondre, près d'Épinal, avec la chaîne des monts Faucilles, qui séparent le versant de la mer du Nord du versant de la Méditerranée. Toutes les routes du haut Rhin qui ont emprunté les cols des Vosges, du Ballon d'Alsace jusqu'à la dépression de Saales, ou convergent sur Épinal, ou vont se buter contre la chaîne de montagnes bordant la Moselle supérieure. Le

site d'Épinal est étroitement rattaché aux monts Faucilles et aux Vosges méridionales. Ne pouvait-on pas intercepter au moyen de forts d'arrêt toutes les routes de la montagne? Cela fait, l'occupation des positions d'Épinal, sur les deux rives de la Moselle, au moyen d'un cercle de forts formant camp retranché, n'aurait-elle pas pour effet de rejeter considérablement au nord les seuls points où l'ennemi pourrait aborder le passage de la rivière? Enfin, si l'extension des ouvrages de l'ancienne place de Belfort permettait la fermeture effective de la trouée, n'aurait-on pas constitué, entre Épinal et la frontière suisse, c'est-à-dire sur une énorme section de la ligne de défense, un obstacle aussi difficile à franchir que la plus solide des frontières naturelles?

Reportons-nous maintenant vers la Meuse. — Un coup d'œil jeté sur la carte permet de remarquer l'épaisse et longue chaîne de hauteurs qui surgit sur la rive droite de la rivière, auprès de Neufchâteau, et se développe dans la direction du nord. Le versant, tourné vers la Meuse, s'abaisse à pentes douces; mais le revers oriental tombe face à l'Allemagne en falaises abruptes offrant une série de positions défensives de premier ordre. De vastes plaines ou des plateaux ondulés s'étendent au levant du pied de la chaîne jusqu'aux rives de la Moselle. Ce système de hauteurs est connu sous le nom de « Côtes de Meuse » ou « Hauts de Meuse »; quelques vieux traités de géographie en désignent la partie nord sous le nom d'*Argonne orientale*. La chaîne touche presque la ville de Toul; elle se courbe ensuite vers l'ouest, se redresse au nord, prend une épaisseur considérable, passe à l'est de Verdun, et se rétrécit de nouveau, pour aller finir sur la Meuse auprès de la petite ville de Dun. Les crêtes et les terrasses des Côtes de Meuse sont hérissées de bois épais; les communications y sont difficiles,

et une armée ne saurait ni franchir le massif ni s'y mouvoir en dehors des routes tracées. La chaîne est coupée par toutes les routes directes de Strasbourg et de Metz à Paris. Toutes doivent s'élever sur les Côtes, pour aller ensuite franchir la Meuse au pied de leur revers occidental.

Il n'est pas un de ces chemins qui ne soit aujourd'hui sous le canon de quelque fort d'arrêt.

Verdun, au nord, avec son nouveau camp retranché, qui s'élève à la fois sur la crête des Côtes et sur les hauteurs de la rive gauche de la Meuse; Toul au sud, avec ses forts détachés rayonnant loin de la place, tenant le plateau de Haye, entre Meurthe et Moselle, et les passages des Côtes jusqu'à mi chemin de Neufchâteau; la ligne enfin des forts d'arrêt échelonnés de Verdun à Toul, constituent une deuxième barrière non moins grandiose que celle qui s'élève entre Épinal et la Suisse et d'une portée stratégique plus considérable encore. C'est en effet le boulevard qui couvre le bassin de la Seine, la digue contre laquelle viendrait battre dès le début d'une campagne le principal flot de l'invasion.

Deux barrières, deux trouées. Mais l'étroitesse relative des espaces ouverts contraste avec le développement des lignes fortifiées. On mesure, en suivant la nouvelle frontière militaire, 270 kilomètres des limites de la Suisse, près de Montbéliard, aux limites de la Belgique et du Luxembourg, près de Montmédy. Sur ces 270 kilomètres, les deux trouées ne s'ouvrent: la première, au nord, que sur moins de 30 kilomètres entre la zone battue par le canon de Montmédy et le rayon d'action des forts avancés de Verdun; la deuxième, au centre, que sur un espace à peine supérieur compté de même entre le fort de Pont-Saint-Vincent sur la Moselle, qui se rattache au camp de Toul, et le fort de Dogneville, au nord du camp d'Épinal. La trouée du nord est couverte en arrière par le cours inférieur de la Meuse; la Moselle barre la trouée centrale et

fournit de bonnes positions défensives. Ces deux détroits sont les passages obligés des armées d'invasion.

On entrevoit déjà, sans qu'il soit besoin d'y insister, les conséquences stratégiques de cette transformation de la frontière. On peut les dire incommensurables, pour peu que les barrières fortifiées réalisent les espérances de l'ingénieur militaire qui en a conçu le plan et dirigé l'exécution. Mais il convient, avant d'émettre une appréciation définitive, d'entrer plus avant dans le sujet et de consacrer une étude plus analytique et plus complète au terrain et à la fortification.

Une observation encore, avant d'aborder cette partie de notre tâche.

L'obligation de reculer jusqu'aux Côtes de Meuse et jusqu'à la Moselle, pour trouver des lignes naturelles susceptibles de servir de base et de support à la fortification, a été douloureuse en ce sens qu'une zone trop considérable de la Lorraine française sert en quelque sorte de glacis entre la frontière politique et la frontière militaire. Il en est ainsi de toute la région de la plaine de Woèvre comprise entre les Côtes de Meuse, le cours de la Moselle et le tracé de la nouvelle frontière, c'est-à-dire du lambeau resté français de l'ancien département de la Moselle qui forme aujourd'hui l'arrondissement de Briey, de quelques cantons de la Meuse et de la partie nord de l'arrondissement de Toul. La même situation est faite aux territoires compris entre les nouvelles limites et le cours supérieur de la Moselle, depuis les abords de Toul jusqu'à sa source. C'est la majeure partie de ce qui nous reste de la Meurthe et une portion notable du département des Vosges. La vallée de la Meurthe se trouve tout entière comprise dans le glacis. Il en est de même de celle de la Mortagne et de toutes les fraîches vallées vosgiennes qui s'ouvrent au flanc occidental de la haute chaîne. Ce n'est pas à dire que ces territoires doivent être livrés sans défense

aux incursions des coureurs ennemis. Nos troupes d'avant-garde les défendront contre ce genre d'attaques; mais il est certain que si l'ennemi nous devance dans la concentration de ses forces et qu'il prenne l'offensive, ses armées fouleront sans obstacles toute cette région avant de se heurter aux lignes fortifiées à l'abri desquelles se sera concentrée l'armée française. Nancy et Lunéville sont situées dans cette zone sacrifiée. Nécessité cruelle! Mais les patriotiques populations de la frontière la comprennent et s'y soumettent avec une mâle résignation.

CHAPITRE III

La trouée de la Meuse. — Ligne de l'Argonne. — Verdun et son camp retranché. — Site de Verdun. — État de la place en 1870. — Siège et prise de Verdun. — Nécessité de la transformation de Verdun. — Premiers travaux. — Plan définitif. — Description du camp retranché. — Les ouvrages de la rive gauche. — Forts du plateau des Côtes. — Importance offensive de la position de Verdun. — Verdun couvre la trouée de la Meuse. — Propriétés défensives du camp retranché.

I

Entre les dernières pentes des Côtes de Meuse au nord de Verdun et les soulèvements du massif des Ardennes au delà des frontières du Luxembourg et de la Belgique, s'étend une large dépression qui ouvre des voies faciles pour se porter de la vallée de la Moselle dans celle de la Meuse. La plaine se prolonge sans interruption notable des abords de Thionville sur la Moselle jusqu'à Dun et Stenay sur la Meuse. Elle est principalement arrosée par le Chiers, qui prend sa source près de Longwy, sur la frontière du Luxembourg, et coule ensuite parallèlement à la frontière belge, la longeant de très près jusqu'à son confluent dans la Meuse, aux environs de Sedan. Le lit du Chiers est profondément encaissé; on pourrait le défendre contre un ennemi débouchant du Luxembourg belge; mais il est tourné par Thionville, et trace au contraire un chemin d'invasion aux armées allemandes se portant de la Moselle vers la Meuse. Les affluents de gauche

du Chiers qui arrosent la partie septentrionale de la plaine de Woèvre — c'est le nom générique de l'immense plateau qui se déroule entre la Moselle et les Côtes au nord de Toul — sont militairement insignifiants. Un chemin de fer important qui relie le réseau allemand au réseau français, emprunte la vallée du Chiers. C'est la ligne de Thionville à Mézières. Elle s'élève sur le plateau à quelques kilomètres de Thionville, traverse la forêt d'Hayange, près des belles usines de ce nom, et coupe la nouvelle frontière près d'Audun-le-Roman, où elle pénètre dans le territoire resté français. Le chemin de fer passe ensuite à Longuyon, Montmédy, Carignan, pour aller se souder, près de Sedan, à la ligne qui met la vallée de la Meuse en communication directe, par Mézières et Hirson, avec nos départements du Nord et du Pas-de-Calais. Cette grande voie court partout, jusqu'à Lille et Dunkerque, parallèlement et à peu de distance de la frontière belge. Sur la section comprise entre Thionville et Montmédy s'embranche à Longuyon le chemin de fer de Luxembourg, qui se relie lui-même au réseau prussien de la province rhénane. Un embranchement transversal — partant aussi de Longuyon et se dirigeant au sud — longe la nouvelle frontière politique et permet de gagner Pont-à-Mousson et Nancy sans emprunter le territoire annexé.

On remarquera que le chemin de fer de Thionville-Montmédy-Sedan-Mezières n'ouvre pas de voie directe d'invasion d'Allemagne vers Paris. Sa direction, parallèle à la frontière belge, ne permet à l'ennemi de l'utiliser que quand les armées d'invasion dominent déjà tout le bassin de la Seine. La possession de ce chemin fut très utile aux Allemands dans la dernière partie de la guerre de 1870-71. Il fournissait des communications faciles avec Metz à l'armée prussienne qui opérait sur la Somme contre les nouvelles levées du général Faidherbe. L'armée de blocus de Paris y trouvait aussi une précieuse ligne supplémentaire de ravitail-

lement. Mais ce chemin n'avait joué aucun rôle au début de la campagne. Il ne pourrait pas non plus être sérieusement utilisé par l'ennemi dans les premières opérations d'une nouvelle guerre d'invasion. Les lignes d'invasion sur cette section de la frontière sont tracées par les routes de terre de Thionville à Stenay par Longuyon, de Metz à Dun par Briey, Spincourt et Damvillers, et de Metz à Consenvoye sur la Meuse par Conflans et Étain. Toutes ces routes viennent déboucher sur la Meuse au nord de Verdun. La plus rapprochée de la place — celle qui aboutit à Consenvoye — est encore hors du rayon d'action des forts avancés du camp retranché. La distance de Thionville à Stenay est d'environ 75 kilomètres; celle de Metz à Consenvoye, de 70 à peu près. Trois marches suffiraient donc pour porter l'armée allemande concentrée entre Thionville et Metz de la vallée de la Moselle aux bords de la Meuse. L'aile gauche et le centre auraient à gravir la chaîne des Côtes de Meuse, pour se porter d'Étain sur Consenvoye et de Damvillers sur Dun; mais la droite arriverait à Stenay sans rencontrer d'obstacle naturel offrant à la défense un point d'appui appréciable. Ajoutons que cette aile aurait la faculté de s'étendre au nord vers Mouzon et Sedan, faculté que n'aurait pas la gauche, gênée par le voisinage du camp retranché de Verdun.

Aucun ouvrage nouveau de fortification n'a été créé dans le but d'interdire à l'ennemi d'aborder cette portion de la ligne de la Meuse. La petite place de Montmédy sur le Chiers fait office de fort d'arrêt interdisant l'usage du chemin de fer entre Thionville et Sedan; mais comme elle est absolùment isolée, son rôle se borne là. Longwy, qui est également fortifié, n'a d'action que sur le chemin de Luxembourg. Montmédy durant la guerre de 1870, resta aux mains des Français jusqu'à la fin de novembre. La garnison, composée de deux mille gardes nationaux mobiles et renforcée plus tard de

quelques centaines d'échappés de Sedan, résista vaillamment à un premier bombardement exécuté avec des pièces de campagne. Elle opéra même avec succès durant deux mois en rayonnant à grande distance, de nombreux coups de main contre les troupes prussiennes d'étapes; mais quand la place eut été investie et attaquée avec de l'artillerie de gros calibre, sa résistance fut courte. Le gouverneur la rendit après moins de quarante-huit heures de bombardement.

L'espace compris entre Verdun et Montmédy constitue donc pour l'ennemi une grande porte ouverte sur la plus septentrionale des lignes d'invasion qui convergent d'Alsace-Lorraine vers Paris. A part la position de Damvillers, en avant de Dun, qu'il a été question de relier au camp de Verdun, la Meuse forme le premier obstacle sérieux que rencontrerait l'envahisseur. La rivière, dans cette partie de son cours, est assez large et profonde pour que le passage, en face d'une armée postée sur l'autre rive, devienne une opération épineuse. Mais, supposons la Meuse franchie. L'armée d'invasion disposerait alors de quatre routes principales pour achever de déborder la barrière des Côtes de Meuse, et déboucher dans les plaines de la Champagne vers Reims et Châlons. La droite, s'élevant un peu au nord, pourrait suivre la route de Stenay à Rethel et Reims par le Chesne; le centre disposerait de la route de Stenay à Vouziers et Reims par Buzancy, et du chemin de Dun à Reims par Grand-Pré; la gauche, enfin, aurait la route de Châlons par Varennes et Vienne-le-Château. Deux marches suffiraient à l'armée d'invasion pour atteindre les bords de l'Aisne, au delà de laquelle se déroulent les plaines crayeuses de la Champagne. Il est vrai qu'elle se heurterait à une ligne naturelle de défense d'une valeur militaire très supérieure à celle du cours de la Meuse. Cette ligne est formée par le massif montueux et fortement boisé de l'Argonne qui occupe

l'intervalle entre la Meuse et l'Aisne, et dont l'envahisseur devrait nécessairement forcer les défilés.

Il serait superflu de rappeler le rôle historique de la ligne de l'Argonne au début des guerres de la Révolution. La première invasion prussienne vint y échouer. Quoique aujourd'hui les forêts de l'Argonne soient un peu éclaircies, que beaucoup de ses marécages soient desséchés, et qu'un plus grand nombre de chemins carrossables perçent les bois, franchissent les fondrières, le massif est encore éminemment favorable à la guerre défensive. Si les Prussiens l'ont traversé sans coup férir en 1870, c'est qu'il n'y avait pas un bataillon pour leur en disputer le passage.

Les croupes de l'Argonne surgissent entre le cours supérieur de l'Aisne et de l'Aire, à quelques lieues au nord de la vallée de l'Ornain et de la grande voie ferrée de Paris à Strasbourg par Châlons et Bar-le-Duc. La partie la plus épaisse et la plus âpre de la chaîne est vers son origine, au sud, entre Sainte-Menehould et Clermont. D'immenses forêts en couvrent les cimes et les pentes. La grande route de Metz à Paris par Verdun, aujourd'hui doublée d'un chemin de fer, franchit cette partie de l'Argonne. Les positions excellentes y abondent. Celle de Clermont, qui commande la vallée de l'Aire, puis celle des Islettes à la traversée du vallon de la Bionne, peuvent être tenues contre des forces très supérieures. A douze kilomètres au nord du défilé des Islettes, s'ouvre celui de la Chalade, où passe la route de Varennes à Vienne-le-Château. La chaîne, à cette hauteur, est encore âpre et hérissée de bois épais. Le troisième défilé, en allant vers le nord, est celui de Grand-Pré. L'espace d'une quinzaine de kilomètres qui le sépare du précédent, n'est traversé que par de rares chemins forestiers qui pourraient être aisément obstrués par des abattis. Le défilé de Grand-Pré s'ouvre assez largement. La rivière d'Aire se creuse sur ce point un passage

à travers la chaîne de l'Argonne, pour aller se jeter dans l'Aisne, qui en baigne le revers occidental. La grande route qui suit le vallon sera bientôt doublée d'un embranchement de chemin de fer desservant toute la partie inférieure de la vallée de l'Aire. Ce tronçon se détache de la ligne de Vouziers-Rethel, qui s'embranche elle-même sur le chemin de fer de Paris-Reims-Mézières. Le défilé de Grand-Pré est le défilé le plus direct pour une colonne en marche de Dun vers Reims. Un quatrième passage s'ouvre à huit kilomètres au nord de Grand-Pré : c'est le défilé de la Croix-aux-Bois, qui fut forcé par les Prussiens en 1792. On sait qu'au lieu de se replier sur la Marne, Dumouriez eut l'inspiration hardie de se concentrer sur les plateaux, aux abords de Sainte-Menehould où il fut rejoint par le corps d'armée de Metz, amené par Kellermann, ce qui lui permit de livrer le célèbre combat de Valmy, à la suite duquel l'armée prussienne se mit en retraite. La grande route de Stenay à Reims débouche par la Croix-aux-Bois. Le dernier défilé s'ouvre enfin à quinze kilomètres environ plus au nord, au Chêne-Populeux, où passent le canal des Ardennes et la grande route de Reims à Sedan par Vouziers.

Toute la partie méridionale de la chaîne de l'Argonne peut être défendue avec succès par des forces minimes contre un ennemi très supérieur en nombre. La chaîne est plus accessible au nord. Toutefois, l'armée française concentrée entre Grand-Pré et le Chesne, pour faire face à une armée d'invasion qui aurait abordé la Meuse de Dun à Stenay, disposerait de positions extrêmement avantageuses et susceptibles de solide défense contre un ennemi numériquement prépondérant. Sa droite serait couverte par les défilés et les forêts profondes de l'Argonne méridionale, et de simples ouvrages de campagne suffiraient pour rendre inabordable le front relativement restreint que l'ennemi devrait assaillir. La gauche, à la vérité, serait moins fortement appuyée, quoique

les hauteurs et les bois qui prolongent l'Argonne, au nord du Chesne, ne soient pas des obstacles dénués de valeur. Mais l'ennemi, de son côté, ne pourrait, sans grave imprudence, s'allonger outre mesure au nord pour déborder la gauche française, une telle manœuvre tendant à le trop éloigner de ses lignes de communication.

La ligne de l'Argonne, avant la création de la barrière des Côtes de Meuse, pouvait être aisément tournée par le sud. C'était son défaut capital. Les routes qui franchissent la Meuse vers Saint-Mihiel et Commercy et débouchent en Champagne par Bar-le-Duc, ainsi que les chemins parallèles à la voie ferrée, entre la vallée de l'Ornain et l'origine du massif permettaient à l'envahisseur de déborder et de prendre à revers tous les défilés. Ces routes étant désormais barrées, l'Argonne acquiert un haut degré d'efficacité comme position défensive en face de la trouée de la Meuse. Mais nous allons voir d'ailleurs, en étudiant l'organisation du camp retranché de Verdun et du front des Côtes, que la barrière fortifiée exerce une action bien plus directe encore et plus décisive sur les conditions stratégiques de la défense et de l'attaque de ce débouché.

II

L'antique cité de Verdun, aujourd'hui ville forte et sous-préfecture du département de la Meuse, peuplée d'une quinzaine de mille âmes, occupe le centre d'un évasement marqué de la vallée de la Meuse. Les deux chaînes de collines qui bordent d'assez près le cours de la rivière durant plusieurs lieues en amont de Verdun, s'écartent, à la hauteur de Dugny et de Haudainville (5 kilomètres au sud de la ville), se courbent en arc de cercle, surtout sur la rive droite, et laissent entre elles une riante plaine ovale, longue de huit à neuf kilomètres dans le sens du cours de la rivière, large de

cinq à six. La Meuse y décrit, au milieu de vertes prairies, de paresseux méandres. Les hauteurs de la rive droite, qui font partie de la chaîne des Côtes de Meuse, se dressent d'abord en croupes aux pentes largement ondulées, s'écartant progressivement de la rivière, pour venir y retomber, à moins de deux kilomètres en aval de la ville, par un hardi contrefort aux vives arêtes, aux pentes raides, tapissées de vignes basses, qu'on nomme la côte Saint-Michel. Des bois touffus couronnent les crêtes. Sur la rive gauche, les limites du bassin immédiat de Verdun sont tracées par des contreforts successifs détachés du faîte de partage des eaux entre la Meuse et l'Aire. Ces contreforts sont séparés entre eux par des vallons secondaires qu'enserrent des croupes nues, caractérisées par des ondulations molles et des arêtes arrondies. La ligne des Côtes, sur la rive droite de la Meuse, domine la plaine et la ville d'une hauteur moyenne de plus de 110 mètres. Le commandement des points culminants des contreforts de la rive gauche atteint une hauteur à peine inférieure. La ville de Verdun est bâtie sur les deux rives de la Meuse, qui se divise en plusieurs bras et délimite des quartiers distincts. Celui de la rive gauche nommé la Ville-Haute, s'élève sur un escarpement rocheux dominant de 15 à 20 mètres le niveau de la rivière. C'est sur le prolongement de cette terrasse qu'est construite la vieille citadelle de Verdun.

Les fortifications qui constituaient en 1870 la place de Verdun, remontaient au moyen âge, mais elles avaient été remaniées et complétées à la fin du XVIIe siècle d'après le système de Vauban. Les parties nord et ouest de l'enceinte bastionnée s'appuyaient d'un côté à la citadelle, ouvrage de forme heptagonale, grand et solide, en avant de la face ouest et par l'ouvrage à cornes de Saint-Victor établi en saillie sur le front sud-est de la place. Les défenses des autres

fronts, moins fortes par elles-mêmes, se trouvaient protégées par leur situation dans la zone inondable de la vallée de la Meuse. Les remparts étaient dans un suffisant état d'entretien. Toute cette fortification, quoique surannée eu égard aux progrès de l'artillerie contemporaine, suffisait néanmoins à garantir Verdun non seulement contre un coup de main, mais même contre une sérieuse attaque régulière. La faiblesse de la place était dans sa situation au creux de la vallée. Les hauteurs culminantes des deux rives permettaient à l'ennemi de couvrir de projectiles la médiocre superficie de terrain (1,200 mètres de long, 600 de large) où étaient entassées les habitations et les édifices civils de Verdun. Les points culminants des éperons des contreforts qui bordent la plaine à l'ouest, sur la rive gauche de la Meuse, étaient à la vérité assez éloignés du corps de place (4 kilomètres environ); mais les pentes inclinées vers la ville fournissaient, à des distances rapprochées, d'excellents emplacements de batteries de bombardement. De même sur la rive droite. Si les crêtes boisées qui surplombent la plaine couraient, en effet, à une lieue environ des remparts, le contrefort de la côte Saint-Michel venait plonger sur la ville, au nord, à moins de 2,000 mètres à vol d'oiseau. De l'arête du contrefort, on discerne à l'œil nu les moindres détails intérieurs de la ville et de la citadelle, qui s'offrent au regard comme une cible démesurée.

On sait qu'au début des guerres de la Révolution, Verdun, livré par une municipalité royaliste, capitula après quelques heures de bombardement insignifiant, et ouvrit ses portes au roi de Prusse. Le commandant Beaurepaire s'était brûlé la cervelle de désespoir. La population de Verdun a tenu à honneur d'effacer, en 1870, le souvenir de la criminelle défaillance de 1792. La place, armée à la hâte, n'avait pour garnison, au moment de nos premiers désastres, que

quelques compagnies de dépôt d'infanterie, un petit nombre de cavaliers et d'artilleurs, des conscrits, des gardes mobiles sans instruction et sans cadre sérieux, et la garde nationale sédentaire de la ville. Le 24 août 1870, le corps d'armée saxon qui faisait partie de l'armée dite de la Meuse, détachée du blocus de Metz et en marche pour arrêter, à travers l'Argonne, l'armée du maréchal de Mac-Mahon, tenta d'enlever d'un coup de main Verdun en passant. La ville fut violemment bombardée du haut de la côte de Belrupt, sur la rive droite, par l'artillerie de campagne du corps saxon. Sa garnison novice fit si bonne contenance aux remparts, que l'ennemi passa outre sans perdre davantage son temps devant une place qui ne hissait pas le drapeau blanc après la première bombe. La possession de Verdun n'était d'ailleurs que d'une importance très relative pour l'armée allemande. Elle n'interceptait alors aucune voie ferrée dont l'envahisseur pût faire usage ; elle ne commandait aucune des lignes principales d'invasion, et, quant au passage de la Meuse, il était facile en amont et en aval de Verdun.

Du 24 août à la fin de septembre, l'ennemi se borna à faire observer la place par quelques bataillons et quelques escadrons. L'investissement fut complété dans les derniers jours de ce mois par des détachements combinés de troupes de ligne et de landwehr. Un nouveau bombardement fut exécuté. Il n'eut pas plus de succès que le premier. L'ennemi dut recourir à un siège régulier avec de la grosse artillerie. L'attaque en règle, commencée vers la deuxième semaine d'octobre, fut vivement poussée, mais elle se heurta à la plus vigoureuse résistance. Quatre batteries élevées à l'ouest, sur les pentes de la côte de Hayvaux et de la côte Saint-Barthélemy dominaient la citadelle ; six autres sur la côte Saint-Michel, armées de cinquante-deux pièces de gros calibre, ouvrirent le 13 octobre un feu plongeant sur Verdun. La riposte de la

citadelle et des remparts fut si vive et si efficace, qu'une partie des batteries prussiennes bouleversées fut bientôt réduite au silence. Trois jours de feu dans les mêmes conditions n'eurent d'autre résultat que d'allumer quelques incendies vite éteints et de démonter sur les remparts quelques pièces promptement remises en état. L'insuccès des Allemands avait rehaussé le moral des assiégés au point qu'ils passèrent bientôt à l'offensive. La garnison avait d'ailleurs gagné au cours du mois de septembre le renfort précieux d'un certain nombre de braves évadés de l'armée de Sedan, qui brûlaient de venger l'honneur du drapeau. Le 20 octobre, à la faveur d'une nuit d'orage, une colonne sortie de Verdun escalade brusquement la côte Saint-Michel, culbute la garde des batteries, y pénètre et encloue plusieurs pièces. Le 28 octobre nouvelle sortie, à la pointe du jour, par les deux rives de la Meuse. Sur la rive droite, une colonne de franc-tireurs et de soldats porteurs d'outils du génie se jette encore sur les batteries de la côte Saint-Michel, les enlève, les bouleverse et repousse, après un très vif combat, les contingents du 65e prussien, qui tentent vainement de reprendre le village de Belleville, entre la Meuse et le pied de la côte. Pendant que ces événements se passaient sur la rive droite, trois colonnes débouchant à l'ouest du corps de place et de la citadelle, se jetaient vaillamment sur les batteries de siège dressées contre ce front. Celles de la côte de Hayvaux étaient envahies, bouleversées, et les douze pièces qui les armaient mises complètement hors de service. Le hameau de Glorieux situé en avant de la citadelle, restait après un vif combat au pouvoir des Français. L'échec des Allemands était complet. Le feu de leurs batteries était éteint, et il leur fallait recommencer sur de nouveaux frais tous leurs travaux d'approche. La vigueur et l'entrain de cette résistance avaient été tels que le général prussien se résignait déjà à la perspective d'une

attaque en règle longue et rude. Les défenses de la place étaient d'ailleurs intactes, ses approvisionnements considérables, et la ville n'avait encore que médiocrement souffert des effets du bombardement. Mais le commandant de Verdun, M. le général Guérin de Waldersbach, réservait à l'assiégeant une agréable surprise : le 3 novembre, en effet, c'est-à-dire cinq jours à peine après la sortie victorieuse des défenseurs de Verdun, le gouverneur, démoralisé sans doute par la capitulation du maréchal Bazaine à Metz, demandait à traiter et remettait à l'ennemi la place avec sa vaillante garnison prisonnière de guerre!

La fortification de Verdun devint une des premières préoccupations qui s'imposèrent, ainsi que nous l'avons dit, au gouvernement et au Conseil de Défense dès que la libération du territoire eut remis la France en possession de la vieille ville lorraine. Les conséquences du fatal traité de Versailles donnaient tout à coup à la position de Verdun une importance capitale. Verdun était devenue place d'extrême frontière — le premier et l'unique obstacle fortifié qui s'interposât entre Paris et Metz, transformé, hélas! en base d'opération de l'envahisseur. C'est par Verdun que passait désormais la ligne d'invasion la plus directe et stratégiquement la plus avantageuse à l'ennemi. L'achèvement des chemins de fer de Metz-Verdun-Reims-Paris et la construction prochaine de la ligne de Sedan à Lérouville, le long de la vallée de la Meuse, allaient en faire un nœud de chemins de fer important. Le rôle prépondérant qui était assigné à la position de Verdun dans le plan d'organisation défensive de la ligne des Côtes de Meuse donnait enfin une importance toute particulière à la petite place d'autrefois. Verdun était appelé à devenir le pivot soit de la défensive soit de l'offensive de l'armée française en face de Metz. C'était, dans le plan d'ensemble, le musoir septentrional de la digue au nord et au sud de laquelle on

projetait de dériver forcément, en cas d'invasion nouvelle, le flot des assaillants. L'armée française d'opérations devait y trouver en toute éventualité un centre considérable de dépôts, d'approvisionnements et de munitions, un puissant point d'appui et une forte base de manœuvres sur l'un et l'autre versant des Côtes de Meuse et sur les deux rives de la rivière. De là l'évidente nécessité de transformer complètement Verdun au point de vue militaire, et de faire de l'ancienne place le réduit central d'un vaste camp retranché comprenant au moins la plaine intérieure et les principales croupes des deux arcs de hauteurs qui enceignent le bassin immédiat de Verdun. Le plan conçu dans ce but était très vaste. Mais l'importance de la position était si vitale, qu'avant même l'adoption d'un projet définitif, on couvrit à la hâte de redoutes plus ou moins solides les points culminants les plus rapprochés de la ville. Ces redoutes, pour ainsi dire improvisées sous le coup des appréhensions de guerre qui s'élevèrent en 1875, occupaient sur la rive droite les positions de la côte Saint-Michel et de Belrupt d'où les Prussiens avaient bombardé la ville en 1870, et sur la rive gauche les éperons des deux contreforts des hauteurs sur le penchant desquels avaient été construites les batteries de siège si intrépidement abordées par les défenseurs dans la sortie du 28 octobre. Tout cela était très insuffisant. Si ces ouvrages étaient faits pour retarder assez longtemps le bombardement et l'attaque régulière du corps de place, ils avaient le défaut de mal fermer les débouchés de la vallée de la Meuse en amont et en aval, de ne présenter à l'ouest qu'une force médiocre de résistance, et surtout de ne point maîtriser à l'est la terrasse des Hauts de Meuse.

On sait que deux belles chaussées, se détachant du tronc commun à Gravelotte, conduisent de Metz à Verdun, l'une au nord par Conflans et Étain, l'autre au sud par Mars-la-Tour et Manheulles-en-Woëvre. Elles se déroulent à travers un

vaste plateau ondulé, semé de bois alternant avec de grands espaces découverts aux pentes incertaines où abondent les étangs, vers le sud surtout, plateau connu sous le nom de plaine de Woëvre. Le voyageur parti de Metz qui suit l'une ou l'autre de ces deux routes, ne tarde pas, à mesure qu'il se rapproche de Verdun, à voir se dresser devant lui, barrant l'horizon du nord au sud, une chaîne continue aux lignes presque géométriques, couronnée de bois épais, aux pentes escarpées, tombant brusquement sur la plaine, et la limitant comme une énorme falaise. C'est la chaîne des Côtes de Meuse. Sa hauteur absolue au-dessus de la plaine de Woëvre ne dépasse pas en général 110 à 120 mètres ; mais le dénivellement est si rapide et le relief s'accouse si brusquement, qu'on ressent l'impression d'une hauteur imposante.

L'armée française qui occuperait les faîtes de cet énorme rempart serait évidemment maîtresse de descendre en plaine et de se porter, sans rencontrer d'obstacles naturels, par l'une ou l'autre des deux routes de Metz, jusqu'aux crêtes aujourd'hui allemandes, qui à 40 kilomètres à l'est surplombent la vallée de la Moselle. La chaussée du nord que double aujourd'hui la voie ferrée de Metz à Verdun, atteint le pied des escarpements auprès du village d'Eix. Elle s'élève sur le flanc d'un ravin, qui entaille sur ce point la terrasse montueuse. Le chemin de fer s'élève aussi quelque temps en pente douce, puis traverse le faîte par un tunnel. Au haut de la côte, la route court durant deux kilomètres à travers bois pour redescendre à pentes ménagées dans la vallée de la Meuse. La route méridionale aborde la chaîne au pied du haut éperon de Haudiomont, à neuf ou dix kilomètres environ au sud de l'entrée du souterrain du chemin de fer. A partir du rebord supérieur de l'escarpement, la chaussée se déroule horizontalement, sous bois, durant près de neuf kilomètres avant d'arriver aux pentes occidentales qui descendent dans

la plaine de Verdun. La chaîne assez étroite à la hauteur du tunnel du chemin de fer, quoiqu'elle n'affecte cependant nulle part la forme d'un dos d'âne, s'épanouit entre Haudiomont et Belrupt, et forme un massif d'une épaisseur considérable. Les deux routes convergeant vers Verdun ne sont plus distantes que de trois kilomètres environ à leur débouché des bois. Elles descendent ensuite l'une et l'autre dans la vallée par de lentes inclinaisons aux flancs des contours arrondis, des croupes mamelonnées qui, sur le versant tourné vers la rivière, contrastent si nettement avec les plans réguliers et les talus à forte pente que les Côtes de Meuse projettent sur la plaine de Woèvre. L'observateur venu de Metz, qui s'arrête à la sortie des bois, avant de descendre à Verdun, peut, en embrassant l'horizon du regard, se rendre un compte général suffisamment exact des conditions auxquelles doit satisfaire l'organisation défensive de Verdun transformé en grande place à camp retranché. Il lui a déjà suffi d'observer le commandement admirable des Côtes de Meuse sur la plaine de Woèvre, pour se pénétrer en premier lieu de la nécessité pour la défense d'occuper puissamment le plateau entre la Woèvre et la Meuse. C'est en maîtrisant cette terrasse que la garnison de Verdun ou l'armée qui s'appuiera sur la place seront toujours en mesure de prendre l'offensive à volonté dans la direction de l'est, en descendant du haut des crêtes.

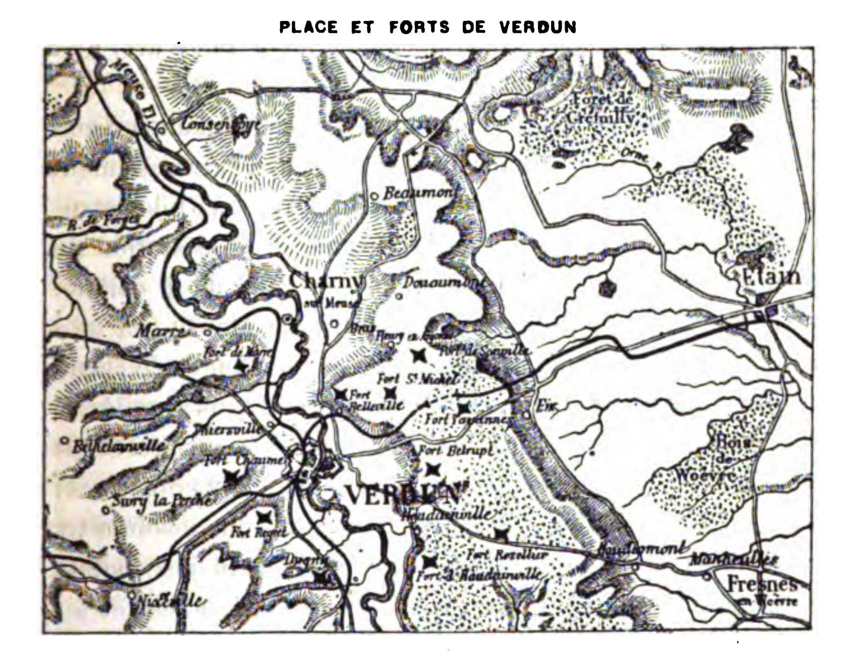
Le débouché du chemin de fer et de la route nationale de Metz par Étain et Conflans est particulièrement précieux à ce point de vue. Une nécessité non moins évidente est celle de couronner fortement les sommités de l'arc de hauteurs qui enceint à l'est la plaine ovale au fond de laquelle l'œil discerne les toits noirs, les bastions plantés d'arbres et les vieilles tours de la cathédrale de Verdun. A droite du spectateur, la côte Saint-Michel projette comme un arc-boutant perpendiculaire à la direction normale de la chaîne, et profile

ses lignes régulières. La Meuse, qui en baigne le pied, décrit au delà un long circuit vers l'ouest à travers des prairies souvent inondées le long desquelles court le chemin de fer de Sedan. A gauche — nous supposons le spectateur placé au haut des pentes suivies par le chemin de fer et la route d'Étain, — la croupe de Belrupt et plus loin celle de Haudainville, qui tombe à pentes rapides sur la Meuse, arrêtent le regard. Ce sont les points culminants de l'amphithéâtre sur la rive droite de la Meuse. De l'autre côté de la rivière, exactement en face de Haudainville, se dresse symétriquement le haut éperon de Dugny. L'étranglement de la vallée — deux kilomètres au plus entre les deux collines — marque au sud l'origine de la plaine proprement dite de Verdun. Au nord de la croupe de Dugny se profile la croupe de Regret, dont les pentes inférieures prennent le nom de côte Saint-Barthélemy. Des bois épais recouvrent les pentes qui relient ces deux crêtes. Puis vient, s'abaissant directement vers la citadelle de Verdun et immédiatement en face du spectateur, le contrefort de la Chaume, séparé du précédent par une dépression où court le chemin de fer de Verdun à Paris par les défilés de l'Argonne. A droite enfin, un quatrième contrefort, celui de Marre, vient tomber sur la Meuse, à deux kilomètres en aval et au nord de la côte Saint-Michel. On compte de l'éperon de Dugny à l'éperon de Marre près de onze kilomètres, tandis qu'il n'y en a pas plus de huit du sommet de Haudainville au point terminal de la côte Saint-Michel. La ceinture occidentale du bassin est par conséquent un peu plus développée que l'arc oriental. Il en résulte un défaut de symétrie entre les crêtes terminales au point où la Meuse sort de la plaine de Verdun, défaut qui rompt la régularité de l'ovale du bassin.

Plus haut que les contreforts que nous venons d'indiquer, et qui vus de la plaine bornent l'horizon à l'ouest, on distingue la ligne de faîte orientée du sud au nord, sur laquelle ces croupes

s'arc-boutent, et qui sépare le versant de la Meuse du versant de la Seine. Cette ligne, toutefois, n'a qu'une altitude médiocrement supérieure à celle de l'éperon terminal des contreforts qui commandent la plaine. Par delà enfin, mais dans un lointain relativement considérable, se dessine sur le ciel la ligne sombre des monts de l'Argonne, qui séparent la Lorraine des vastes plateaux dénudés de la Champagne pouilleuse. La pensée qui vient naturellement en présence de cette disposition du terrain à l'ouest de Verdun, c'est qu'il conviendrait — pour donner une grande force au camp retranché du côté de France, et tenir en même temps les débouchés vers l'Argonne, la Champagne et Paris — de couronner d'ouvrages fortifiés le faîte même de la ligne de partage des eaux. Ce projet fut effectivement conçu au début des études.

PLACE ET FORTS DE VERDUN



La position de Sivry-la-Perche, sur l'arête même, et à l'origine du contrefort de la Chaume, devait être occupée et

munie d'un ouvrage d'un relief considérable. On aurait ainsi commandé les pentes tournées vers les vallons affluents de l'Aire et de l'Aisne, que suivent la route nationale et le chemin de fer de Verdun à Reims par Clermont-en-Argonne et le défilé des Islettes. Mais Sivry-la-Perche n'est pas à moins de 10 kilomètres de Verdun. On jugea que ce serait porter bien loin la ligne de défense du camp retranché, et l'on se borna à l'occupation des éperons culminants des croupes de Dugny, de Regret, de la Chaume et de Marre. Ces quatre positions constituent donc la ceinture occidentale du nouveau camp retranché de Verdun. Il serait actuellement question de reprendre le projet d'occupation de Sivry-la-Perche. Son exécution donnerait une haute valeur à la ligne des forts de l'ouest. Les établissements de siège de l'ennemi seraient ainsi rejetés de l'autre côté de la ligne d'horizon de Verdun, à une distance assez considérable pour accroître gravement la difficulté de ses opérations.

Le fort de Dugny occupe le sommet d'un beau mamelon aux pentes tombant rapidement sur les prairies, à l'étranglement de la vallée de la Meuse, en face de Haudainville, à 5 kilomètres au sud de Verdun. Le village de Dugny, avec la station du chemin de fer, est tapi dans la vallée, au pied de la colline. Les batteries du fort enfilent le cours de la Meuse, en aval jusqu'à Verdun, en amont jusqu'au delà des villages de Dieue et d'Ancemont, situés à cinq kilomètres au sud dans la vallée. Il tient sous son canon tous les passages de la rivière et du canal latéral. Ses feux croisés à courte distance (2 kilomètres) avec ceux du fort de Haudainville, interdisent absolument l'accès dans la plaine de Verdun à un ennemi qui descendrait la vallée de la Meuse. Le fort, protégé au nord, à l'est et au sud par les escarpements du promontoire qu'il couronne, n'est sérieusement abordable que du côté de l'ouest. La croupe du contrefort se relève, en effet, insensiblement dans

la direction des bois du Chapitre, du Hasard et de Nixéville, qui recouvrent les pentes de la ligne occidentale de faîte de la vallée, et présente des positions favorables pour l'attaque.

Le signal de Landrecourt, à un peu plus de deux kilomètres à l'ouest du fort, le domine déjà d'une trentaine de mètres. Ce point, toutefois, pouvant être aisément occupé par un ouvrage de campagne que flanqueraient, à moins de trois kilomètres, les feux très efficaces à cette portée du fort de Regret, l'ensemble de la position de Dugny présente, en somme, une force défensive très sérieuse, même contre un ennemi qui occuperait les hauteurs de la ligne de partage des eaux. Ces hauteurs, distantes de cinq kilomètres environ, n'ont qu'une altitude à peine égale à celle du fort de Dugny et du signal de Landrecourt. Elles ne commandent donc point la position.

Le fort de Regret s'élève au haut de la côte Saint-Barthélemy sur le flanc de laquelle s'étageaient les batteries prussiennes de 1870. Il est à quatre kilomètres de la place, à distance égale du fort de Dugny et à 2,000 mètres seulement du fort suivant, celui de la Chaume. Cet ouvrage avait été, comme nous l'avons dit plus haut, ébauché hâtivement en 1875. Il a été repris en sous-œuvre et complété depuis. Ses batteries commandent, à longue distance, le vallon suivi par la route de terre et le chemin de fer de Paris. Elles flanquent aussi très efficacement le fort de la Chaume, dont l'importance est capitale pour la défense du secteur ouest de Verdun. Les vues du fort de Regret sont toutefois masquées droit à l'ouest et au sud-ouest par les grands bois de la Ville et de Thierville qui s'élèvent à courte distance et couvrent les pentes voisines. Le fort de la Chaume, commencé, comme le précédent, sous forme de redoute en 1875, couronne une position très avantageuse au point culminant du contrefort qui se détache de la ligne de partage des eaux, près de Sivry-la-Perche. De

la Chaume, on plonge d'une part sur Verdun, et, sur toute la plaine, on fouille de l'autre les vallons latéraux, tandis que droit à l'ouest on commande la longue croupe découverte dont le fort occupe l'éperon terminal. Pour dominer, et encore assez faiblement, le fort de la Chaume, il faut aller jusqu'à six kilomètres de distance à l'ouest, sur la crête, au dessus du village de Sivry-la-Perche. La nature du terrain qui, partout où les forêts ne le couvrent pas, présente un sol arable découvert à perte de vue, sans clôtures, sans haies, sans bouquets d'arbres, sans fermes ni maisons isolées, fournit aux batteries de la Chaume de superbes glacis, de vastes et magnifiques champs de tir. Bien défendu, le fort de la Chaume présenterait donc une grande force de résistance, dans l'hypothèse même où la garnison de la place et du camp retranché serait réduite à la stricte défensive.

Le quatrième des forts de la ceinture ouest du camp de Verdun est le fort de Marre. Le contrefort dont il occupe le sommet se détache du faîte de séparation des deux bassins vers Vigneville, à quelques kilomètres au nord de Sivry-la-Perche, et projette une longue croupe, assez élevée, qui vient mourir sur la Meuse au-dessus de Charny, point de passage important de la rivière, à 5 kilomètres en aval et au nord de Verdun. Le fort de Marre ferme l'entrée septentrionale du bassin de Verdun. Il croise ses feux avec le fort de Belleville, qui lui fait pendant sur la rive droite, mais à deux kilomètres plus au sud. A eux deux, ils tiennent sous leur canon les ponts de Charny et de Bras et les différents gués de la Meuse. Les vues de Marre, sur la vallée inférieure de la Meuse, sont si nettes et si étendues, que le canon du fort obligerait vraisemblablement l'ennemi à reporter son point de passage de la rivière et du canal jusqu'à Consenvoye, qui n'est pas à moins de quinze kilomètres au nord de Verdun. La distance qui sépare le fort de Marre de celui de la Chaume est un peu

considérable, cinq kilomètres à peu près. Leurs batteries, toutefois, voient et battent bien les pentes intermédiaires. De même que son voisin, il n'est dominé que de très loin et hors de la portée efficace de l'artillerie. Il convient de noter cependant que le bois Bourrus, qui couvre la croupe à peu de distance du fort, masque ses vues directement à l'ouest, et couvrirait avantageusement pour l'attaque les premiers travaux d'approche de l'assaillant.

Ces quatre forts sont construits, comme d'ailleurs tous les nouveaux forts de la frontière, dans le système polygonal, et ils ne diffèrent de ceux que nous avons décrits dans notre étude sur les nouvelles fortifications de Paris, que par des détails qui n'ont d'intérêt qu'au point de vue purement technique. Leurs abris voûtés et casematés défient le bombardement le plus intense; et si les parapets qui supportent leurs canons à longue portée semblent faits surtout pour les combats à distance, les ouvrages ne sont pas moins puissamment organisés pour la défense rapprochée, à outrance, jusque dans les fossés et jusqu'au pied de l'escarpe des remparts. Les ouvrages de la rive gauche seraient vraisemblablement reliés au début des hostilités, surtout la Chaume et Regret, par une ligne avec batteries, Il y aurait utilité à augmenter le front de Marre par quelques appendices auxiliaires et à assurer par la construction d'une bonne batterie de campagne au bas du contrefort descendant vers la Meuse la liaison avec les ouvrages de la rive droite.

Il ne faut pas se dissimuler, cependant, que le front occidental de Verdun, quoiqu'en état de fournir une longue et énergique résistance, ne présente qu'une force relative. Les hauteurs, à droite et à gauche de Sivry-la-Perche, fourniraient à l'assiégeant une excellente ligne d'investissement; les bois, si la garnison n'était pas assez nombreuse pour les défendre avec succès, faciliteraient les approches des divers forts; la

nature du sol enfin est assez favorable aux travaux réguliers de siège. La résistance de ces ouvrages ne pourrait donc être illimitée, et il est certain que leur chute entraînerait, à bref délai, celle de la ville et de la citadelle.

Par contre, l'organisation défensive du front oriental du camp de Verdun nous paraît singulièrement forte et remarquablement conçue en vue d'une défense offensive. Nous avons dit que le problème ici était de maîtriser le plateau entre Meuse et Woëvre, de façon non seulement à bien couvrir la ville et la plaine de Verdun, mais à mettre aussi les troupes de la défense en mesure de déboucher, à volonté, du haut de la terrasse des Côtes de Meuse dans la plaine de Woëvre, par les routes tracées vers Metz et vers Thionville. Une forêt épaisse, impraticable en dehors des chemins, qui s'étend pour ainsi dire indéfiniment au nord et au sud, occupe toute la largeur du plateau. On en a tiré parti pour la défense. Les forts qui constituent l'enceinte orientale de la position peuvent être partagés en deux groupes. Le premier et le plus important au nord et au nord-est de Verdun comprend quatre ouvrages qui sont : Belleville, Saint-Michel, Sonville et Tavannes. C'est le groupe qui maîtrise le plateau au nord-est et qui tient les plus précieux débouchés du camp sur la plaine de Woëvre. Les deux premiers ouvrages couronnent la côte Saint-Michel et interceptent au nord, sur la rive droite de la Meuse, l'accès du bassin de Verdun. Le fort ou redoute de Belleville, situé à l'éperon de la côte immédiatement au-dessus de la Meuse, croise, comme il a été déjà dit, ses feux avec le fort de Marre, et commande plus spécialement la vallée de la Meuse en aval. La redoute Saint-Michel, construite à un peu plus de deux kilomètres sur la croupe à l'est de la précédente, complète la défense de la côte, flanque les batteries de Belleville, et fournit des feux efficaces contre la position de la côte de Froide-Terre, située à 2,000 mètres

en avant au nord de l'autre côté d'un ravin, position d'où l'on pourrait tirer avec succès contre l'ouvrage de Belleville. La déclivité du versant nord de la colline rend extrêmement difficile l'abord direct des deux redoutes de Belleville et de Saint-Michel. Leur force défensive serait néanmoins médiocre si l'ennemi avait la faculté de se loger à loisir sur le plateau des Hauts de Meuse, et de cheminer ensuite de plain-pied contre la redoute Saint-Michel. C'était le défaut de la fortification improvisée en 1875. On y a remédié par la construction de la redoute de Sonville et du fort de Tavannes. La redoute de Sonville — nous employons ce terme pour désigner les forts d'un moindre échantillon quoiqu'ils soient construits et organisés d'après les mêmes principes que les grands forts, — la redoute de Sonville occupe, disons-nous, un point très remarquable qu'on peut considérer comme l'une des clés du plateau au nord-est de Verdun. La chaîne des Côtes de Meuse se rétrécit et s'étrangle à cette hauteur, au point de ne laisser à la terrasse de faîte qu'une largeur d'un millier de mètres à peine. Un renflement de terrain assez caractérisé assure en outre au mamelon de Sonville un double commandement à l'ouest sur la vallée de la Meuse et le vallon qui y descend, à l'est sur la plaine de Woëvre. Le fort interdit par conséquent l'accès du plateau à l'assaillant qui tenterait de s'élever par les gorges latérales, et non moins efficacement à celui qui cheminerait en venant du nord sur le faîte même des Hauts de Meuse. La crête court, en effet, très découverte droit au nord en face de Sonville, mais à une altitude sensiblement inférieure à celle du mamelon. Il faut aller jusqu'au village de Douaumont, à plus de trois kilomètres au nord, pour trouver une altitude non point supérieure, mais seulement égale à celle de Sonville. La redoute, déjà forte par sa position, est soutenue d'une part par celle de Saint-Michel, qui la flanque à l'est, à gauche, à excellente

portée — 2,200 mètres, — et par le grand fort de Tavannes dont les feux la garantissent d'une attaque à revers.

Le fort de Tavannes, d'un développement et d'un relief relativement considérables, occupe, au milieu des bois, entre le tunnel du chemin de fer et la route nationale de Metz, une position bien choisie pour battre à la fois le débouché du souterrain, les pentes de la route de terre, le versant des côtes et les abords de la plaine de Woëvre en même temps que tout le terrain compris entre Sonville et le tunnel. La distance du fort de Tavannes à la redoute de Sonville ne dépasse pas 2,000 mètres. Les ouvrages de Saint-Michel, de Tavannes et de Sonville forment sur la terrasse des Côtes de Meuse un triangle dont la pointe est tournée au nord; Sonville en occupe le sommet saillant. Des défrichements considérables exécutés autour du fort de Tavannes lui ont assuré un champ de tir suffisant. Un mince rideau d'arbres qui ne nuit point à l'efficacité des feux du fort, dérobe ses batteries aux vues d'un ennemi qui viendrait de la plaine de Woëvre, soit par la grande route, soit le long de la voie ferrée. On peut admettre qu'avec l'appui du canon de Tavannes et de Sonville, les troupes mobiles de la défense conserveront aisément, même contre un ennemi très supérieur, les bois et les crêtes surplombant la plaine de Woëvre, à droite et à gauche de la route et du chemin de fer de Metz. Cette possession aurait pour résultat de laisser aux forces du camp retranché l'inestimable avantage d'une porte de sortie sur les derrières et sur les lignes de communication de l'assiégeant. Il est question de développer encore le groupe des ouvrages du nord. On a parlé de la construction d'une ligne fortifiée reliant l'éperon nord du ravin du chemin de fer, en avant de Tavannes, à l'un des points de la ligne de faîtes en avant de Sonville. Le plus efficace, si l'on se décide à renforcer ce secteur, serait d'aller

jusqu'à Douaumont d'où l'on barrerait le chemin à tous les travaux d'approche entre Tavannes et Sonville, en même temps qu'on tiendrait sous le canon les contreforts de Douaumont et de Froideterre du côté de la Woèvre et du côté de la Meuse.

Le deuxième groupe des forts qui complètent le front oriental de Verdun, comprend les ouvrages de Belrupt, du Rozellier et de Haudainville. Nous avons déjà dit que la terrasse des Côtes de Meuse, à mesure qu'on remonte vers le sud, s'étale, s'élargit et s'épaissit au point de former sur le parcours de la route méridionale de Verdun à Metz un massif de dix kilomètres environ. Chercher de ce côté un point culminant dominant à la fois, comme le fait Sonville, la Woèvre et la vallée de la Meuse, aurait été superflu, car il n'en existe pas de tel. Porter les forts jusque sur le rebord oriental du plateau, comme à Tavannes, aurait conduit à s'éloigner beaucoup trop de Verdun. Le fort de Tavannes est déjà distant de plus de six kilomètres du corps de place. Or, pour dominer la Woèvre au-dessus de Châtillon-sous-les-Côtes et de Haudiomont, il aurait fallu s'établir à treize kilomètres de Verdun, distance évidemment excessive et qui aurait laissé au sud sur le plateau un immense hiatus difficile à fermer. On a considéré d'autre part que l'épaisse forêt qui s'interpose et recouvre la terrasse entre les deux routes de Metz, pouvait être aisément rendue impraticable, et constituer par suite un obstacle naturel de premier ordre aux attaques régulières poussées dans cette direction. En supposant d'ailleurs la forêt traversée, et l'ennemi débouchant des bois sur quelque point de l'arc de hauteurs qui domine la plaine de Verdun entre le débouché des deux routes de Metz, la superbe croupe découverte de Belrupt offrait une position excellente pour battre la lisière des bois et tout le versant intérieur des Côtes. Le fort de

Belrupt qui a été construit au point culminant de cette croupe a des vues sur tous les chemins à la sortie de la forêt. Il croise ses feux avec la redoute de Saint-Michel et peut tirer à revers contre un ennemi qui aurait dépassé Tavannes. Il enfile, d'autre part, tous les débouchés du chemin méridional de Metz. Un profond ravin sépare la croupe de Belrupt de la forêt à l'est, de sorte que le fort n'est abordable de plain pied qu'en venant du nord, ce qui suppose la chute préalable du fort de Tavannes. Le fort ou redoute de Haudainville surmonte le promontoire qui marque au nord l'origine du demi-cercle de hauteurs embrassant la plaine de Verdun. Le fort de Haudainville fournit des feux croisés avec ceux de Belrupt sur tous les chemins débouchant de la forêt; et il contribue d'autre part, de concert avec Dugny, à fermer la vallée de la Meuse au sud. Ses canons, comme ceux de Dugny, commandent tous les passages de la rivière et du canal jusqu'à Dieue-Ancemont et au delà. Le troisième fort enfin, marquant le sommet d'un triangle tourné vers l'est dont Belrupt et Haudainville jalonneraient les angles de base, le fort du Rozellier, est construit au milieu du plateau près de la grande route de Metz, au centre de vastes clairières qui éclaircissent sur ce point la forêt. Le Rozellier est à quatre kilomètres environ de chacune des redoutes de Belrupt et de Haudainville. Il est à plus de sept kilomètres de la place de Verdun et à distance à peu près égale de la plaine de Woëvre, en suivant le chemin de Metz jusqu'à Haudiomont. Le Rozellier balaie la vaste trouée ménagée à travers bois, le long de la grande route, et couvre entièrement le fort de Haudainville contre une attaque à revers. Un chemin stratégique, tracé sous bois, relie le Rozellier à Belrupt et à Tavannes. Des chemins analogues font aussi communiquer aisément entre eux tous les forts du premier groupe, comme aussi d'ailleurs les forts de la rive gauche. Le

Rozellier est destiné à fournir un précieux point d'appui aux troupes mobiles qui défendront les bois et qui, pour peu que la garnison du camp soit considérable, réussiront sans trop de peine à empêcher l'assaillant de prendre sérieusement pied sur le plateau.

Nous avons terminé la description rapide des onze ouvrages qui constituent l'enceinte du camp retranché de Verdun. La ville et la citadelle forment le réduit de cette vaste fortification. Il n'a été rien innové, rien changé à la vieille enceinte de Verdun; mais la citadelle, remaniée, mieux aménagée et pourvue d'abris solides, pourrait, même après la chute des autres ouvrages, faire encore l'office d'un fort d'arrêt interceptant la voie ferrée.

Le périmètre de l'ovale irrégulier formé par la ligne extérieure des forts de Verdun, n'est pas inférieur à une quarantaine de kilomètres. On en compte près de douze dans le sens du plus grand axe, du pied de Dugny au pied de la côte de Marre, en suivant la vallée, et un peu plus de dix dans le sens de la plus grande largeur, entre le fort de Marre et le fort de Tavannes.

Considéré comme point d'appui d'une armée d'opérations, le camp retranché de Verdun présente d'inestimables avantages. Cent mille hommes à cheval sur la voie ferrée et les deux routes de Metz, retranchés sur les crêtes escarpées qui surplombent la Woëvre, défieraient aisément toutes les attaques d'un ennemi très supérieur en nombre. Ajoutons qu'ils pourraient lui faire chèrement expier, en prenant l'offensive à leur tour, tout essai de mouvement tournant par le nord qui ne serait pas entrepris avec des forces d'une écrasante supériorité. Cette armée, absolument assurée de ses derrières et de ses flancs, toujours certaine, à l'aide de l'organisation défensive du « front des Côtes », entre Verdun et Toul, de conserver ses lignes de retraite vers l'intérieur,

libre de ses mouvements et de ses manœuvres, non seulement barrerait efficacement la voie directe de l'invasion, mais elle serait en mesure, quand des renforts suffisants auraient fait passer de son côté la prépondérance numérique, de se porter en deux marches sur la ligne de la Moselle, en amont ou en aval de Metz. On peut même affirmer sans présomption que la présence d'une armée française sur les Côtes de Meuse, en avant des forts de Verdun, aurait pour effet d'arrêter net l'ennemi devant la trouée de la Meuse et de l'empêcher de déboucher vers l'Argonne par Consenvoye, Dun et Stenay. L'armée allemande qui aurait opéré un pareil mouvement sans se préoccuper des forces françaises en observation sur les « Hauts de Meuse », se placerait, en effet, dans la situation la plus critique. L'espace compris entre la ligne de Metz-Verdun et la frontière du Luxembourg et de Belgique, n'est, stratégiquement parlant, qu'un véritable couloir. Or, l'armée allemande n'aurait pas plus tôt passé la Meuse, que les Français, descendant du haut des Côtes, seraient en mesure de fermer en une seule marche le couloir derrière elle, c'est-à-dire de couper ses communications avec l'Allemagne et de l'assaillir à revers, sans préjudice des forces qu'elle aurait pu rencontrer devant elle, à la traversée des défilés de l'Argonne. Il est donc permis de poser en principe que l'ennemi, même très supérieur en nombre, ne tentera ni la marche sur Paris, ni le simple passage au nord de Verdun, avant d'avoir arraché du haut des Côtes l'armée française qui s'y serait concentrée.

Le seul danger, celui de se laisser enfermer dans Verdun, est presque entièrement conjuré par la création du front des Côtes qui barre et interdit aux grandes masses ennemies le passage de la chaîne et de la vallée jusqu'à la hauteur de Toul, et plus au sud encore. Dans l'hypothèse même d'une supériorité énorme de l'assaillant, son mouvement tournant ne pouvant s'effectuer que par le nord, en franchissant la

Meuse à Consenvoye et au delà, l'armée française, maîtresse des routes du sud et du sud-ouest, serait pour ainsi dire toujours à temps de se dérober et de devancer l'ennemi sur les routes de Paris.

Mais, ce n'est pas exclusivement au point de vue de cet avantage devenu désormais commun à toutes les positions des Côtes de Meuse, que nous devons apprécier l'importance et le rôle de la nouvelle place de Verdun. Il convient d'envisager aussi l'éventualité de la place livrée à ses propres forces. Or, cette éventualité peut se produire de deux manières soit que l'ennemi mobilisé et concentré plus rapidement que nous ait franchi la Meuse au-dessous de Verdun sans rencontrer l'armée française, soit que celle-ci, après des combats malheureux, ait été forcée de se replier sur les défilés de l'Argonne ou, plus en arrière encore, sur la position fortifiée de Reims.

Si l'on prend les moyennes adoptées dans les ouvrages spéciaux pour l'évaluation des forces nécessaires à la défense active des nouvelles places à camp retranché, on peut admettre que Verdun, eu égard à son périmètre, recevra une garnison de vingt-cinq à trente mille combattants. Cette garnison sera vraisemblablement composée de huit à neuf mille hommes de troupes de ligne (4es bataillons, batteries à pied, etc.) et de dix-huit à vingt mille territoriaux. Cette force suffira pour obliger l'ennemi à laisser devant la place des détachements très considérables qui affaibliront assez sensiblement l'armée d'invasion. Ces détachements ne pourront, sans imprudence, comprendre moins de trois ou quatre divisions, c'est-à-dire environ deux corps d'armée. Il est aisé de s'en rendre compte. Si l'on admet que l'ennemi se borne, du moins provisoirement, à observer la place, on admettra aussi que la garnison, après avoir fourni à la défense fixe des ouvrages les contingents indispensables, pourra constituer un corps de sortie de quinze

à dix-huit mille combattants de toutes armes, capable de rayonner à une certaine distance autour de la place et d'attaquer avec succès tous les détachements isolés qui lui seraient numériquement inférieurs.

L'armée d'invasion, dans l'hypothèse envisagée, ne pouvant franchir la ligne fortifiée du « Front des Côtes », au sud de Verdun, déboucherait nécessairement au nord par Consenvoye, Dun, Stenay, où elle franchirait la Meuse, pour se diriger sur Reims à travers l'Argonne. On peut admettre que l'aile gauche, remontant au sud, irait couper le chemin de fer de Paris, à la hauteur de Nixéville et de Dombasle, dans le but d'isoler Verdun, puis de déboucher par Clermont et les Islettes sur Sainte-Menehould. Il est clair que tous ces mouvements impliqueraient la nécessité de couvrir solidement les communications de l'armée allemande avec Metz, sa base fondamentale d'opérations. Or, un coup d'œil rapide sur la carte montre que ces lignes passeront à très proche distance du camp de Verdun. L'ennemi devra donc se garder dans les trois directions principales que pourrait prendre la colonne d'opérations du camp. Il lui faudra d'abord un gros détachement à Étain et en avant de ce bourg, sur la route de Metz, face au fort de Tavannes, couvrant les points où les chemins de la vallée inférieure de la Meuse se détachent de la grande route de Metz; un autre sera indispensable à Consenvoye, face au fort de Marre et au débouché du camp de Verdun par la vallée, afin de défendre les ponts de la Meuse, indispensables aux communications de l'armée en marche sur l'Argonne; un troisième, enfin, devra couvrir vers Sivry-la-Perche les derrières des colonnes engagées sur la route de Verdun à Paris par Clermont-en-Argonne et le défilé des Islettes. Or comme il y a plus de 20 kilomètres des environs d'Étain à Consenvoye et plus de 15 de Consenvoye à Sivry-la-Perche, chacun des détachements devra être assez fort pour résister



isolément aux attaques de la colonne d'opérations maîtresse de déboucher à toute heure, à l'improviste, par l'un ou l'autre des secteurs du camp de Verdun. En n'affectant qu'une division à chaque détachement, l'ennemi les mettrait dans une situation d'infériorité flagrante, car dans ce cas la colonne de Verdun pourrait déployer des forces supérieures — quinze à dix-huit mille hommes contre douze ou quinze mille. — Nous n'exagérons donc pas en évaluant à quatre divisions, ou deux corps d'armée complets, les forces que l'armée d'invasion serait obligée d'immobiliser devant Verdun au début d'une campagne. Nos raisonnements impliquent, à la vérité, l'occupation du camp de Verdun par de braves troupes sous un chef intelligent et vigoureux. C'est d'ailleurs la condition indispensable de tout raisonnement logique dans les choses de la guerre. Si l'ennemi, au lieu de se borner à observer Verdun, voulait en entreprendre le siège régulier, les forces assaillantes immobilisées dans ce but seraient beaucoup plus considérables encore. Les règles d'évaluation généralement reçues et les exemples des sièges les plus récents, ne permettent pas d'évaluer à moins d'un corps d'armée par 10 kilomètres de développement l'effectif indispensable à l'attaque méthodique d'une grande place entourée de forts détachés. Avec moins de monde, la ligne de circonvallation serait faible partout, et une garnison vaillante aurait beau jeu pour gêner, retarder et bouleverser, par des sorties énergiques, les travaux d'approche de l'assaillant. Or, à ce compte il faudrait quatre corps d'armée pour entreprendre l'attaque à fond de la place et du camp de Verdun, dont le périmètre, ainsi qu'il a été dit, n'a pas moins de 40 kilomètres. Peut-être cet effectif pourrait-il être un peu diminué si, comme il est probable, l'ennemi se bornait à observer le front oriental du camp, pour concentrer ses moyens d'attaque contre le front occidental. qui est moins difficilement accessible. On peut

toutefois affirmer — et la remarque est de nature à préciser les idées du public sur l'importance acquise par Verdun — que le siège en règle de cette place et du camp nécessiterait aujourd'hui un développement de forces égal à celui qu'il faudrait mettre en action, le cas échéant, contre la place de Metz, telle que les Allemands l'ont complétée et organisée depuis dix ans. Le cercle extérieur des forts de Metz ne dépasse pas en effet 30 kilomètres de développement. Nous ne parlons bien entendu que de l'importance numérique des troupes qu'il faudrait employer au siège de Verdun. Quant à la force de résistance des deux places, celle de Metz est incontestablement supérieure.

Ce serait d'ailleurs une très grosse et très épineuse affaire que de se loger, en partant de la plaine de Woëvre, sur le rebord du plateau balayé par les feux de Tavannes et de Sonville. Et, cela fait, on serait loin d'être au bout des difficultés, le site des ouvrages donnant au défenseur toutes facilités pour forcer l'assaillant à prolonger outre mesure la période des attaques préparatoires. L'attaque contre le deuxième groupe des forts de la terrasse des « Hauts de Meuse » ne se présenterait pas dans des conditions plus avantageuses. Il faudrait débuter par la réduction du Rozellier, opération de longue haleine après laquelle la défense serait loin d'être à bout de ressources, car de simples ouvrages de campagne élevés en arrière, sur le rebord intérieur du plateau, entre Belrupt et Haudainville, et sous la protection de ces deux forts, condamneraient l'attaque à un nouveau siège à peine moins difficile. Par contre, la prise d'un seul des forts de l'ouest mettrait en grand péril le camp retranché et la place même de Verdun. On doit donc admettre que le grand effort de l'assiégeant se porterait sur ce front. Quelle pourrait être la durée de la défense? C'est une question à laquelle il est très difficile de répondre, parce que le facteur principal

est de l'ordre moral et ne se calcule pas mathématiquement. Une garnison courageuse, commandée par un chef habile et ferme, tiendra un an là où des troupes médiocres et mal dirigées ne tiendraient pas un mois. Toutefois, en éliminant les hypothèses extrêmes, on peut, sans exagération, attribuer à une ligne de forts défendue par une garnison dressée à manier la pioche aussi bien que le fusil, et commandée comme le serait assurément demain la garnison de Verdun, une capacité de résistance de quatre ou cinq mois au moins contre une attaque bien et vigoureusement conduite. L'exemple de Plewna a montré avec quelle rapidité on peut élever aujourd'hui, sur des positions naturellement favorables, des ouvrages en terre d'une force de résistance extraordinaire. Il n'y a presque pas d'exemples de l'enlèvement de bons ouvrages de ce genre défendus par des troupes armées du fusil à tir rapide. L'épuisement des vivres et des munitions a eu seul raison de Plewna. Pour peu donc que l'on suppose d'activité aux chefs du génie de la défense de Verdun, les forts permanents pourraient être renforcés, flanqués, doublés d'ouvrages du moment, qui, à mesure du développement des travaux d'attaque, opposeraient des obstacles nouveaux à l'assaillant.

Le bombardement, qui a été en 1870 le moyen de réduction à peu près exclusivement employé contre nos villes fortes, serait sans efficacité contre des places à camps retranchés. A Verdun, l'assaillant aurait d'abord peine à s'établir, avant la chute des forts, assez près pour tirer avec succès sur la ville. Y réussirait-il — ce qui n'est pas impraticable à la rigueur, — que le résultat serait vraisemblablement nul quant à la durée de la défense. Les batteries de bombardement tireraient de très loin, huit kilomètres au moins, et sans vues directes sur la ville. Encore n'est-ce là que la moindre considération. Quand le bombardement s'exerce, comme à

Strasbourg en 1870, contre une ville dont les constructions entassées se serrent à l'intérieur d'une étroite enceinte; lorsque chaque coup de canon porte la mort ou l'incendie au foyer domestique des habitants; que l'obus tue ou mutile à chaque instant des victimes inoffensives, hommes, femmes, enfants ou vieillards, et que la garnison, confinée au dedans des remparts, forcément passive, spectatrice de tant de désastres, est en butte à tout instant elle-même aux coups d'un invisible ennemi, alors il est fatal que l'humanité geigne, que les cœurs s'amollissent, que les volontés s'énervent et que l'heure des défaillances finisse par sonner! Mais le plus intense bombardement n'aurait plus désormais, en ce qui touche des places analogues à Verdun, aucun de ces effets. La garnison, répartie sur le périmètre de la ligne des forts et des redoutes, n'en souffrirait pas; les troupes de soutien, disposées dans la campagne à l'abri des vues de l'ennemi, ne seraient pas atteintes. Quant à la population civile, dont les souffrances sont la cause la plus rapide et la plus puissante de démoralisation, elle aurait toute latitude d'évacuer la ville, au premier obus, et de se mettre en sûreté dans les villages, les hameaux et les habitations éparses dans la plaine, à l'intérieur du camp retranché. Un bombardement dans ces conditions pourrait causer des dégâts matériels, mais il laisserait certainement le moral des défenseurs intact.

Le siège régulier de Verdun constituerait donc aujourd'hui une grosse entreprise, difficile et longue. Le plus probable dans l'éventualité d'une guerre défensive contre l'Allemagne, c'est que l'assaillant se bornerait à observer la place, sans même tenter, au moins au début de la campagne, un investissement complet.

CHAPITRE IV

Le front des Côtes de Meuse. — La vallée de la Meuse et le massif des Côtes. — Premières routes transversales au sud de Verdun. — La question des forts d'arrêt. — Discussion de leur efficacité. — Les forts de Génicourt et de Troyon. — Lacune de Spada. — Position de Saint-Mihiel. — Voies de communication. — Le fort du Camp des Romains. — Seconde section du front des Côtes. — La Woèvre méridionale. — Importance stratégique des débouchés de Commercy. — Nécessité vitale de leur obstruction. — Les forts de Liouville et de Gironville. — Batterie de Lucey. — Considérations générales sur la défense du front des Côtes.

Nous avons dit quelle idée générale a présidé à l'organisation défensive du front des Côtes de Meuse, entre Verdun et Toul. On a voulu dresser une barrière continue entre les deux places, interdire aux armées ennemies la traversée de cette zone longitudinale qui, en y comprenant l'espace couvert par les places elles-mêmes, n'a pas moins de 100 kilomètres de développement. Le résultat cherché, c'est l'obstruction absolue, au moins au début d'une campagne, de tout le faisceau des routes d'invasion les plus directes et les plus dangereuses. Une brève énumération des principaux chemins qui se heurtent à la barrière fortifiée, donnera au lecteur un premier sentiment de l'importance de ce résultat.

Nous rencontrons d'abord, en allant du nord au sud : 1° la double route et le chemin de fer de Metz à Paris, interceptés par la nouvelle place de Verdun; 2° la route de Metz à Châlons par Fresnes-en-Woèvre, Villers-sur-Meuse, Souilly et Thiaucourt; celle de Metz à Bar-le-Duc par Vigneulles et

Saint-Mihiel; celle de Pont-à-Mousson à Commercy, extrêmement importante pour tourner Toul, qui se heurtent toutes au front des Côtes; 3° enfin, la grande route avec chemin de fer de Strasbourg-Nancy-Paris, et la route de Nancy à Saint-Dizier et Troyes par Vaucouleurs; sans compter divers chemins secondaires, tous barrés par la place de Toul et ses ouvrages avancés. C'est par ces routes diverses que s'est déversé en 1870 tout le flot de l'invasion.

Le front des Côtes entre Verdun et Toul se divise en deux sections distinctes que nous allons étudier successivement. Dans la première qui s'étend de Verdun à Saint-Mihiel, c'est la vallée même de la Meuse qui constitue l'obstacle défensif; dans la seconde entre Saint-Mihiel et Toul, c'est sur les crêtes des Côtes de Meuse dominant la plaine de Woèvre qu'on a porté la défense. La vallée de la Meuse, de Verdun à Saint-Mihiel, orientée à peu près exactement du nord au sud, se développe entre deux rangées parallèles d'assez hautes collines. D'une part les croupes occidentales des Côtes de Meuse, de l'autre les coteaux boisés qui séparent le bassin de la Meuse de celui de la Seine. La vallée, qui n'a pas plus de deux kilomètres à la hauteur des forts de Haudainville et de Dugny, se rétrécit encore à mesure qu'on remonte vers le sud. Elle dépasse à peine mille à douze cents mètres de largeur aux abords de Saint-Mihiel. La rivière au cours lent et paisible décrit de nombreux méandres à travers de vertes prairies. Les flancs des coteaux sont souvent tapissés de vignes. Les villages sont nombreux et très rapprochés. Le chemin de fer de Sedan à Lérouville longe la rive gauche de la Meuse, tandis que le canal suit le pied des collines de la rive droite. La Meuse est en général assez profonde et ne présente qu'un petit nombre de gués praticables aux voitures. La chaîne des Côtes de Meuse, déjà fort épaisse à la hauteur des forts méridionaux de Verdun, s'épaissit encore et

s'épanouit en vaste plateau. L'énorme terrasse interposée entre la vallée de la Meuse et la plaine de Woèvre, large de près de 11 kilomètres à la hauteur de Fresnes-en-Woèvre, en atteint 16 entre Lacroix-sur-Meuse et Hattonchâtel. Elle se rétrécit progressivement ensuite, pour ne présenter qu'une largeur moyenne de quatre à cinq kilomètres entre la Woèvre et Commercy-sur-Meuse. La forêt couvre presque sans interruption la terrasse entière. Des abords de Verdun jusqu'au sud de Saint-Mihiel, ce n'est qu'une succession de bois immenses, profonds et superbes. La végétation y est d'une rare puissance. Les frênes, les charmes, les hêtres, les bouleaux, parsemés çà et là de chênes, de conifères au feuillage sombre, poussent drus et serrés. On peut marcher des journées entières sous bois. Des ravins, transformés bientôt en étroits vallons, creusent quelques sillons dans le massif et portent à la Meuse les eaux superficielles. Aucun ne s'ouvre sur la plaine de Woèvre. Aussi le versant oriental des Côtes continue-t-il de présenter l'aspect d'abrupte falaise qui le caractérise à la hauteur de Verdun. Quelques villages se tapissent à la lisière des bois, au fond des vallons qui échancrent la terrasse. Les voies de communication y sont rares et faciles à obstruer. Une armée ne saurait se mouvoir à travers cette région en dehors des routes tracées, ces chemins ne constituant que de longs défilés sous bois dépourvus de dégagements latéraux et que quelques abattis rendraient impraticables.

Les premiers chemins qui franchissent les Côtes au sud de Verdun sont : 1° un chemin vicinal détaché à Haudiomont de la grande route de Metz à Verdun par Mars-la-Tour et qui vient aboutir dans la vallée de la Meuse à Dieue pour franchir la rivière au pont reliant Dieue au village et à la station d'Ancemont; 2° un autre chemin analogue, se rattachant à la même voie, traversant Fresnes-en-Woèvre, s'élevant sur

la falaise à Mont-sous-les-Côtes, gagnant à travers bois le vallon du Rupt d'Amblonville, et passant enfin la Meuse au pont de Villers. Le chemin de Dieue fut suivi en août 1870 par une division de cavalerie allemande qui passa la rivière au pont de Dieue-Ancemont. Les voies charretières courant au nord de ce chemin, vont tomber dans le camp retranché de Verdun, et sont par conséquent interdites à l'envahisseur. Quant au chemin de Dieue, quoiqu'il ne passe qu'à moins de trois kilomètres au sud du fort du Rozellier, il est mal vu de ce fort à raison de la nature boisée et ravinée du plateau à cette hauteur. Il sort des bois à peu près au chevet du ravin du Rupt de Dieue, descend dans le vallon, traverse le village de Sommedieue, et suit encore le sillon creusé par le ruisseau au flanc des Côtes près de trois kilomètres avant de déboucher dans la vallée de la Meuse.

Le deuxième chemin se développe durant une lieue sous bois, sort de la forêt d'Amblonville au point où le ravin devient vallon, passe au village du Rupt-en-Woèvre, quitte le val un peu plus bas au point où le ruisseau, détourné par un ressaut du terrain, incline fortement au sud, et suit une dépression du sol qui le mène en plaine à Génicourt sur le canal, d'où une route tracée à travers les prairies conduit au pont de Villers-sur-Meuse. Quelques tronçons de route plus ou moins carrossables, selon la saison, s'embranchent sur la partie inférieure du chemin, et donnent des débouchés sur les villages d'Ambly et de Troyon, d'où l'on peut gagner le pont de Tilly-sur-Meuse, jeté à moins de trois kilomètres en amont de celui de Villers. Entre les échancrures pratiquées au flanc des Côtes par les deux Rupt parallèles, il n'y a qu'une épaisseur de quatre kilomètres environ. Le contrefort intermédiaire, modelé par les eaux diluviennes, s'arrondit à pentes ménagées tout en projetant sur la vallée un haut mamelon dont l'altitude au point culminant domine de plus

de 120 mètres le niveau de la Meuse. Ce mamelon, marqué jadis par le signal de Génicourt, est occupé aujourd'hui par un grand fort d'arrêt dont les puissantes batteries ont des vues étendues sur la vallée de la Meuse en amont et en aval, sur tout le versant des Côtes et, au loin, sur le plateau lui-même.

Une armée d'invasion qui emprunterait pour traverser les Hauts de Meuse les deux chemins que nous venons de décrire pourrait-elle déboucher et franchir la rivière avant d'avoir préalablement réduit le fort de Génicourt ? C'est selon que la réponse à cette question sera affirmative ou négative, qu'il faudra juger de l'efficacité ou de l'inanité du système défensif du front des Côtes. Attachons-nous d'abord à la première des deux routes. Admettons que les détachements chargés de surveiller le défilé formé sous bois par le chemin entre Haudiomont et l'origine du Rupt de Dieue aient été débusqués par les têtes de colonnes ennemies, les tranchées comblées, les abattis enlevés, en un mot la route désobstruée. Il s'agit bien entendu du passage non d'une troupe légère, d'une poignée de fantassins et de cavaliers en reconnaissance, mais bien d'un corps d'armée complet suivi de tous ses *impedimenta*. On sait qu'un corps d'armée sur pied de guerre, engagé sur une seule route, forme avec le matériel roulant indispensable une énorme colonne de quinze kilomètres au moins de développement. La tête du corps d'armée envisagé n'aura pas plutôt débouché des bois et dépassé le village de Sommedieue, qu'elle se trouvera entassée sur un seul chemin, au fond d'un étroit boyau, en butte au feu d'enfilade sûr et précis des canons du fort, tirant, sans crainte de riposte, à l'excellente portée de 3 à 4 kilomètres, distance qui ira en diminuant à mesure que la masse avancera. L'infanterie et la cavalerie même jusqu'à un certain point, pourront user de la ressource de se jeter hors de la voie charretière, et cheminer à droite

et à gauche sur les pentes du ravin. Mais que pourront faire l'artillerie, les fourgons, les voitures de munitions, le train, c'est-à-dire tout le matériel forcé par la nature du sol de suivre le chemin battu? Cet interminable défilé de plusieurs centaines de voitures roulant sous les obus posément ajustés du fort est-il dans l'ordre des opérations pratiques? Il est permis de le contester. Supposons néanmoins que la colonne ait réussi à atteindre la vallée de la Meuse. Il lui faut franchir la rivière. La défense a coupé le pont de Dieue, précaution élémentaire. Il faut donc jeter un ou plusieurs ponts de bateaux ou de chevalets. Une pareille opération, tentée à moins de trois kilomètres du fort, est-elle susceptible de succès? Les projectiles de nos batteries ne couleront-ils pas les pontons et ne bouleverseront-ils pas les chevalets? Et ce n'est pas avec le seul fort de Génicourt que le corps d'armée envahisseur parvenu à la hauteur de Dieue-Ancemont aurait à compter. A peine aurait-il paru dans la vallée, que les deux forts méridionaux de Verdun, Houdainville et Dugny, se seraient mis de la partie. Génicourt n'en est distant que de 7 kilomètres; Dieue et Ancemont en sont à moins de cinq. Il n'est pas un point du cours de la rivière, pas un are de terrain dans la vallée, qui soient par conséquent à l'abri du tir de leurs pièces à longue portée. Leurs projectiles et ceux de Génicourt se croiseront, convergeront sur tout point de passage choisi dans l'intervalle qui sépare Génicourt des avancées de Verdun. Un établissement de pont et le passage de la rivière dans de telles conditions ne constituent certainement pas une opération pratique. Admettons toutefois, pour ne négliger aucune des hypothèses possibles, que le passage ait néanmoins réussi. Supposons qu'après des pertes plus ou moins sensibles, le corps d'armée ait traversé la zone balayée par le feu des ouvrages et qu'il ait finalement disparu en s'élevant à l'ouest, le long des

chemins qui mènent à Bar-le-Duc ou à Châlons. Mais quel sera le résultat? N'est-il pas évident que le corps d'armée envahisseur aura perdu du coup sa ligne de communication avec Metz, sera coupé de sa base et ne pourra plus se ravitailler ni se renforcer sérieusement? Peut-on concevoir des convois de vivres et de munitions, des voitures de malades et de blessés, forcés de cheminer sur une route labourée par les obus, obligés d'emprunter, pour passer la Meuse, la voie précaire d'un pont crevé et bouleversé d'heure en heure par les projectiles des forts? Les conditions de la guerre moderne semblent exclure absolument une semblable éventualité. Qu'on réfléchisse d'ailleurs un instant à la situation qui pourrait être faite au corps d'armée que nous avons supposé ainsi porté au delà de la vallée de la Meuse par la brusque rencontre de l'armée française sur les côtes de la rive gauche, et l'on sera convaincu qu'un général sensé ne s'exposera jamais à de telles chances de désastre.

Si nous considérons maintenant le deuxième chemin décrit tout à l'heure, nous n'aurons pas de peine à établir que le corps d'armée qui le choisirait pour débouché rencontrerait des obstacles de même nature et d'importance égale. Le vallon du Rupt d'Amblonville n'est pas directement enfilé par les batteries de Génicourt. L'ennemi pourrait le descendre jusqu'au village de Rupt et au-dessous avec une sécurité relative; mais il n'atteindrait les revers de la chaîne de collines et ne déboucherait en plaine que pour tomber dans la zone dangereuse. Le village de Génicourt, où le chemin s'embranche sur la grande route de Verdun à Saint-Mihiel, est, à 2 kilomètres, sous le feu direct du fort. Ambly, point d'aboutissement de chemins secondaires menant du val du Rupt à la Meuse, n'en est qu'à 4 kilomètres, petite portée pour la nouvelle artillerie de position; le pont de Villers est à peine plus éloigné, et déjà sur tout cet espace se ferait

sentir l'action des batteries du fort de Troyon, qui couronne, à quelques kilomètres en amont, un magnifique mamelon analogue, pour la forme et l'altitude, à celui qui porte le fort de Génicourt. Du pont de Villers à Troyon, il n'y a pas plus de six kilomètres, et les grosses pièces qui arment le fort, capables d'envoyer l'obus avec une suffisante justesse à dix kilomètres de distance, conservent encore mieux à six toute leur précision et toute leur efficacité destructive.

On a beaucoup déprécié, raillé les forts d'arrêt. Certains écrivains militaires français ne daignent pas même les considérer comme un facteur appréciable dans les conditions nouvelles de la défense du territoire. Un spécialiste allemand écrivait naguère, de son côté : « Il n'y a pas à se préoccuper des forts d'arrêt; on les tourne. » Ces dédains et ce jugement frivole dénotent, en même temps qu'une méconnaissance flagrante du lien essentiel de dépendance et de solidarité qui existe entre la fortification et les formes topographiques du terrain, une évidente insuffisance d'informations. Un fort d'arrêt isolé, planté comme une borne le long d'un chemin au beau milieu d'une plaine nue, en Champagne pouilleuse par exemple, ou dans les landes de Gascogne, serait sans doute un obstacle ridicule. Il n'y aurait évidemment qu'à le tourner, c'est-à-dire à faire un léger écart de quelques kilomètres, pour passer paisiblement hors de la portée de son feu. Mais un fort d'arrêt barrant l'unique route qui donne accès à travers un étroit défilé de montagnes; un fort d'arrêt isolé, mais sous le canon duquel il faudrait nécessairement défiler, ne serait plus déjà si méprisable. On sait quelles angoisses le mauvais fort de Bard, construit au débouché de la vallée d'Aoste, causa en 1800 au premier Consul descendant du Saint-Bernard à la tête de l'armée républicaine qui devait vaincre à Marengo. Le fort d'arrêt isolé peut donc être respectable. A plus forte raison, y aurait-il outrecuidance et futilité présomptueuse à

éliminer *à priori* du rang des obstacles militaires sérieux, des forts d'arrêt comme ceux du front des Côtes, faisant corps avec le terrain, couronnant des crêtes culminantes, balayant les défilés où passent les seules routes praticables, et échelonnés d'ailleurs de manière à ce que toute la zone, dans les intervalles qui séparent les ouvrages, soit battue par les feux croisés de deux au moins des forts de la barrière. C'est la condition que remplissent les forts du front des Côtes. Dire négligemment qu'on les tourne, c'est faire un aveu d'ignorance. Outre que le terrain ne permet pas la circulation des troupes munies de matériel roulant en dehors des voies charretières, il est évident pour le lecteur qui a bien voulu nous suivre jusqu'ici, que la colonne qui chercherait par exemple à tourner Haudainville et Dugny (avancées méridionales de Verdun), tomberait, avant même d'être sortie de la zone balayée par leurs feux, sous le canon du fort de Génicourt, et que celle qui chercherait à éviter Génicourt en tournant encore plus au sud n'aboutirait qu'à se jeter sous les canons des batteries du fort de Troyon. Ajoutons, qu'à tenter le passage plus au sud encore, la colonne que nous envisageons n'échapperait aux obus de Troyon que pour tomber dans le rayon d'action de la forteresse du Camp des Romains de Saint-Mihiel. Ces considérations justifient, croyons-nous, la conception théorique qui a présidé à l'organisation du front des Côtes.

Nous avons dit que le fort de Troyon occupait sur le flanc occidental des Côtes de Meuse une position analogue à celle du fort de Génicourt. La croupe découverte sur laquelle il s'élève est délimitée à droite et à gauche par des ravins latéraux qui échancrent nettement le versant du massif des Côtes. Les pentes nues qui s'inclinent aux abords immédiats de la position, constituent autant de glacis extrêmement favorables au jeu de l'artillerie et de la mousqueterie en cas d'attaque rapprochée. La distance à vol d'oiseau entre le fort

de Troyon et celui de Génicourt est d'environ huit kilomètres et demi. De Génicourt aux forts de Haudainville et de Dugny il y a, nous l'avons dit, sept kilomètres environ. Avant l'introduction de l'artillerie rayée, un intervalle de huit à neuf kilomètres entre deux forts aurait été excessif; aujourd'hui que la simple artillerie de campagne tire avec justesse et efficacité à plus de six kilomètres de distance, il n'y a pas un seul point dans l'intervalle des deux ouvrages qui ne puisse être atteint par les pièces ordinaires de position de l'un et de l'autre fort.

Quelques chemins franchissant les Côtes de Meuse viennent aboutir dans le rayon rapproché du front de Troyon. Indépendamment de la branche méridionale du chemin du val de Rupt, qui débouche au village de Troyon-sur-Meuse, à deux mille deux cents mètres des parapets du fort, il faut signaler encore un chemin venant de Fresnes-en-Woèvre par Mouilly et Rauzières, avec un embranchement un peu plus méridional et plus praticable aux voitures, aboutissant l'un et l'autre à Troyon. Le pont de la Meuse le plus rapproché du débouché de ces chemins, est celui de Tilly-sur-Meuse, qui est d'ailleurs battu à bonne portée (4 kilomètres) par le canon du fort. Au sud de l'ouvrage débouche un chemin, plus complètement carrossable que les précédents, qui vient de la plaine de Woèvre par Saint-Rémy, court assez longtemps sous bois, emprunte le vallon de Vaux, et débouche finalement dans la vallée au village de Lacroix-sur-Meuse, situé à moins de 2,500 mètres au sud du fort de Troyon. A ce même village de Lacroix viennent aboutir quelques autres chemins, dont le plus accessible aux voitures part de Saint-Maurice-sous-les-Côtes, dans la plaine de Woèvre, traverse des bois épais, passe à Dompierre-sous-Bois, et emprunte, jusqu'à la vallée de la Meuse, l'étroit vallon de Seuzey, où l'on rencontre quelques usines. Du village de Lacroix, une route tracée obliquement

à travers les prairies de la Meuse mène, au sud-ouest, au pont de Bâmoncourt et à la station du chemin de fer. Le pont et la station sont commandés, à moins de trois kilomètres et demi à vol d'oiseau, par les batteries de Troyon.

Un peu au sud des routes que nous venons d'indiquer, se produit l'un des accidents topographiques les plus remarquables des Côtes de Meuse. Une profonde dépression sillonne, de l'est à l'ouest, toute l'épaisseur de la chaîne, et ouvre un passage presque plainier de la Woëvre à la vallée de la Meuse. Cette coupure, sorte de tranchée profonde creusée et modelée par les érosions des eaux courantes, coïncide avec une interruption dans la masse des bois qui couvraient la terrasse, sans solution sensible de continuité, depuis les Hauts de Meuse au nord-est de Verdun. Le Rupt de Creüe arrose le fond de l'énorme sillon désigné, le plus souvent, sous le nom de vallée de Spada. Un bon chemin parcourt cette vallée, il donne une communication directe de Metz sur Bar-le-Duc par Gorze et Vigneulles-en-Woëvre. La route quitte la plaine au village de Creüe, entre dans la grande dépression que nous venons de décrire, passe à Lavigneville, Lemonville et Spada, pour déboucher sur la Meuse à Maizey.

De là, elle franchit la rivière au pont de Dompcevrin, puis se prolonge vers Bar-le-Duc à travers les forêts et les coteaux qui encadrent le cours supérieur de l'Aire. Ce chemin de Spada a été souvent suivi par des colonnes allemandes en 1870. Il fournit encore le meilleur passage — le seul aisément praticable — à travers les Côtes de Meuse, entre Verdun et Saint-Mihiel.

Ce débouché de Spada est cependant le moins efficacement commandé par les forts du front des Côtes. Maizey, point où la route atteint la vallée de la Meuse, est à un peu plus de sept kilomètres du fort de Troyon; le pont de Dompcevrin en est à peine moins éloigné. La forteresse du Camp des

Romains de Saint-Mihiel voit toutefois Maizey à moins de six kilomètres et peut même tirer sur le pont de Dompcevrin. On ne compte, en effet, que 6,800 mètres des parapets du fort au point de passage sur la Meuse. La distance néanmoins est grande, car si les deux forts de Troyon et du Camp des Romains croisent leurs feux sur le débouché de la vallée de Spada, ce n'est qu'à leurs portées extrêmes. Cette trouée est donc un point relativement vulnérable dans la ligne jusque là si solide du front des Côtes. On objecte, à la vérité, que la possession précaire d'un seul chemin et d'un seul pont, exposés d'ailleurs aux coups encore précis du canon de Troyon et du Camp des Romains, ne suffirait pas au débouché d'une armée, et que la trouée de Spada ne fait par conséquent point ouverture qui vaille dans le rideau défensif du front des Côtes. Il y a du vrai dans cette opinion. On peut cependant imaginer telle conception stratégique qui exige de la part de l'ennemi une irruption au delà de la Meuse, ne fût-ce qu'avec un seul corps d'armée, entre Verdun et Saint-Mihiel. Or, dans cette éventualité, il semble qu'à la condition de détourner — par des démonstrations sur d'autres routes ou par des simulacres d'attaque directe — l'attention des forts de Troyon et du Camp des Romains, un corps d'armée pourrait déboucher du vallon de Spada et franchir la Meuse sans s'exposer à trop de pertes. Il y a donc là une défectuosité qu'il convient de signaler, d'autant plus qu'il serait fort aisé d'y porter remède. On a déjà recommandé, dans cet objet, l'occupation par une bonne batterie solidement construite de la position des Paroches, située sur la rive gauche de la Meuse, en face du débouché de la dépression de Spada. Le mamelon des Paroches forme un promontoire tombant à pentes raides sur la Meuse et auquel son altitude procure un commandement fort étendu. De la crête des Paroches, on domine la vallée de 100 mètres de haut. Les pièces armant

la position enfileraient le vallon de Spada et tiendraient sous leur feu toute la plaine et tous les versants de la vallée de la Meuse entre Troyon et le Camp des Romains. On pourrait sans doute, à la rigueur, couronner les Paroches à la dernière heure au moyen d'ouvrages de fortification passagère, et les armer de pièces de campagne. Mais nous persistons à penser qu'une batterie fermée et casematée, construite à loisir pendant la paix, donnerait à la position une solidité et une sécurité infiniment supérieures.

Le fort du Camp des Romains, qui termine la première section du front des Côtes, occupe un site extrêmement remarquable au-dessus et à une faible distance de la ville de Saint-Mihiel. La ville elle-même est, par sa situation, un point important de passage de la Meuse et du canal, en même temps qu'un nœud de routes stratégiquement précieux. Trois grands chemins parfaitement carrossables y convergent venant de la Woèvre à travers le massif des Côtes de Meuse. Le premier se détache du vallon de Spada et descend sur Saint-Mihiel à travers les bois; le second, venant de Metz et de la vallée de la Moselle par Thiaucourt, longe quelque temps le pied oriental des Côtes, escalade le plateau à Woinville, et vient déboucher à Saint-Mihiel en suivant un profond ravin dont les eaux coulent vers la Meuse; le troisième, enfin, se détache de la grande route de Pont-à-Mousson à Commercy, gravit les pentes du plateau au village d'Apremont, et court sur Saint-Mihiel en suivant une large percée à travers la forêt. La ville de Saint-Mihiel bâtie sur la rive droite de la Meuse, dans une plaine étroite au pied des Côtes, possède, sur la rive gauche, un petit faubourg où se trouve aussi la gare du chemin de fer. Une très bonne route relie directement Saint-Mihiel à Bar-le-Duc.

Il est difficile de traverser la vallée de la Meuse à la hauteur de Saint-Mihiel, sans remarquer la curieuse formation de

terrain dont la crête est connue sous le nom de Camp des Romains. C'est un superbe tronc de cône à base ellipsoïdale nettement isolé de toutes les hauteurs voisines, environné de trois côtés par un grand méandre de la Meuse, et du haut duquel on jouit d'une vue magnifique, extrêmement étendue dans toutes les directions. L'ellipse qui sert de base à cette sorte de pain de sucre émoussé a près de deux kilomètres de grand axe sur 900 mètres environ de petit axe. La hauteur du plan supérieur est de 376 mètres au-dessus du niveau de la mer, ce qui lui donne un commandement de plus de 150 mètres au-dessus de la ville et des prairies du bord de la Meuse. Les flancs sont à contours réguliers, tombant partout en pente roide sur le terrain aux abords. C'est sur la plate-forme terminale de ce pic en miniature, que se dressent le fort du Camp des Romains et ses batteries annexes. Du haut des parapets du fort, le tour d'horizon est immense. Le regard plane au-dessus de tout le massif des Côtes de Meuse dont les points culminants, entre Saint-Mihiel et la Woèvre, restent inférieurs à l'altitude du Camp des Romains. Les ouvrages qui couronnent cette belle position maîtrisent, au nord, la ville de Saint-Mihiel, le passage de la Meuse et tous les ponts en aval jusqu'au débouché de Spada. Les trois routes que nous avons décrites viennent se dérouler sous leur feu. Au sud, c'est-à-dire dans la vallée de la Meuse, en amont, les batteries du Camp des Romains commandent tous les ponts de la rivière jusqu'à la hauteur de Lérouville, où le chemin de fer de Sedan s'embranche sur la grande voie ferrée de Paris à Strasbourg, par Bar-le-Duc, Toul et Nancy. Les vues du fort sur le plateau lui permettent, en outre, de battre au loin la route d'Apremont et de croiser au besoin son feu avec celui de Liouville dont il sera question tout à l'heure.

Nous nous sommes expliqué au sujet de l'efficacité de la ligne des forts du front des Côtes considérée comme barrière,

comme obstacle passif au passage rapide d'une grande armée ennemie essayant de déboucher dans l'espace compris entre Verdun et Saint-Mihiel.

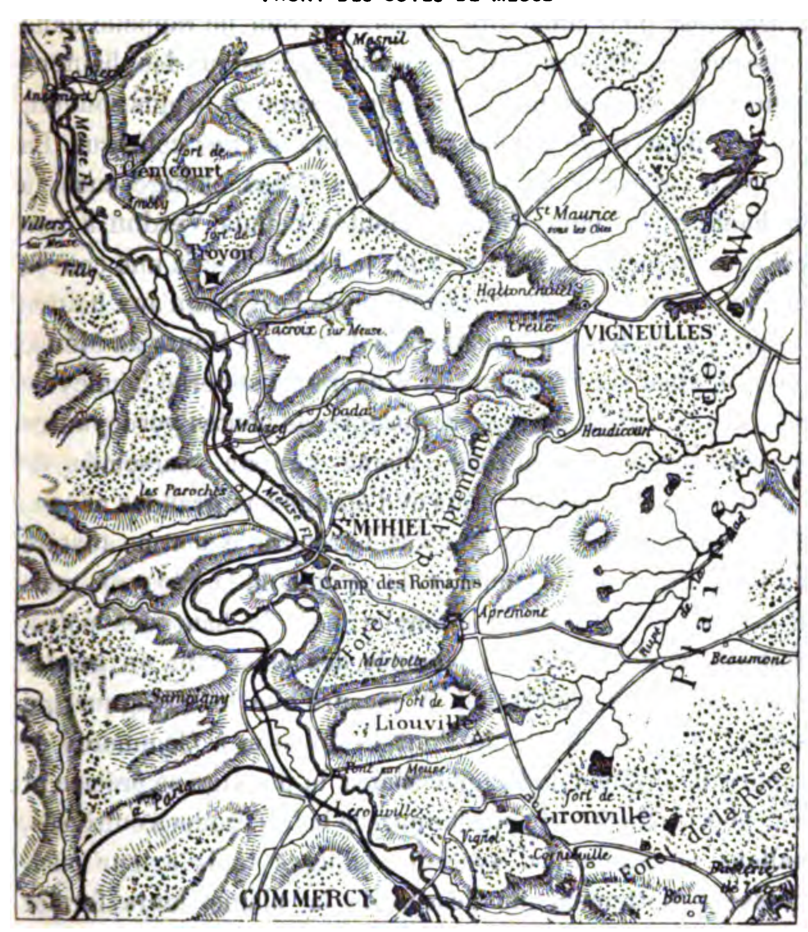
Examinons brièvement la question du degré de résistance que chacun des forts, pris à part, serait en mesure d'opposer à une attaque sérieuse. On peut éliminer d'abord l'hypothèse de coups de main ou d'attaques brusquées. Ces sortes de tentatives ne réussissent que contre de vieilles bicoques à peu près démantelées, comme nous n'en possédions que trop en 1870, ou contre des ouvrages confiés à des soldats démoralisés et à des chefs sans cœur et sans honneur. Les forts d'arrêt de la ligne du front de Meuse sont organisés de manière à imposer à l'assaillant toutes les lenteurs et toutes les difficultés d'une attaque régulière poussée jusqu'à la brèche et l'assaut. Leurs casemates défient le bombardement le plus intense, et si une artillerie supérieure réussissait à éteindre momentanément le feu de leurs batteries, les forts ne seraient point pour cela réduits à capituler. Des troupes braves et des gouverneurs énergiques doivent y résister jusqu'à toute extrémité, et il est en leur pouvoir d'en reculer longtemps le terme. Ce ne serait jamais l'affaire ni de quelques jours ni même de quelques semaines.

Les abords du fort de Génicourt présentent de grandes difficultés pour la pesante artillerie de siège que l'ennemi devrait amener de Metz par charrois, et hisser à travers bois et ravins jusqu'aux emplacements convenables. Cette opération préliminaire exigerait à elle seule un temps notable. L'artillerie prussienne de siège et les voitures du parc de munitions pour le bombardement du front sud de Paris ont mis des semaines entières pour franchir, sur de bonnes chaussées empierrées, dégradées à la vérité par le passage d'innombrables convois, une distance incomparablement inférieure à celle de Metz à Génicourt. On n'irait vraisembla

blement pas plus vite à travers la plaine de Woëvre, et l'on avancerait avec des difficultés infiniment plus considérables le long des mauvais chemins des Hauts de Meuse. Si l'on veut bien se dire que c'est surtout durant les premières semaines qui suivraient une rupture entre la France et l'Allemagne que les forts de la ligne du front des Côtes sont appelés à rendre les services les plus précieux, on se convaincra qu'ils auraient eu tout le temps de remplir leur office de rideau défensif couvrant la concentration des armées françaises bien avant le jour où ils pourraient recevoir les premiers obus de batteries de siège. Cette remarque essentielle faite, nous reconnaîtrons volontiers qu'une fois l'ennemi en mesure de pousser, contre Génicourt en particulier, des travaux d'approche réguliers, sous la protection de batteries de gros calibre, la situation du fort deviendrait rapidement critique. Le plateau qui recouvre la forêt de la Vaux-des-Loups est à peu près à la même altitude que le fort de Génicourt, et il n'est pas douteux que l'ouvrage livré à lui-même finirait par succomber malgré toute l'énergie de ses défenseurs. Les mêmes considérations s'appliquent au fort de Troyon, dont le site topographique a la plus grande analogie avec celui de Génicourt. Le fort du Camp des Romains de Saint-Mihiel, au contraire, défierait vraisemblablement durant un temps pour ainsi dire indéfini tous les efforts de l'ennemi. L'échancrure profonde qui isole les pentes du tronc de cône qu'il surmonte et les sépare du revers des Côtes de Meuse est trop large pour qu'on puisse faire brèche en tirant d'un bord à l'autre. Descendre au fond de la dépression, pour remonter ensuite en cheminant sous le feu plongeant des ouvrages, serait une entreprise hérissée de difficultés à peu près insurmontables. Le fort du Camp des Romains est de ceux qu'on ne prend guère que par la famine. Or, ses approvisionnements réglementaires, sans préjudice des provisions qui y seraient

amassées aux approches de la rupture ouverte, feraient de l'épuisement des vivres une éventualité relativement fort lointaine.





La deuxième section de la ligne du front de Meuse, entre Saint-Mihiel et Verdun, est caractérisée par l'amincissement du massif montueux des Hauts de Meuse, jusque-là si épais et si compact, et par l'abondance des coupures profondes offrant un passage facile de la plaine de Woëvre à la vallée

de la Meuse. La chaîne de hauteurs est formée sur tout le développement de cette ligne par une succession de petits plateaux arrondis, juxtaposés en série, mais bien séparés les uns des autres par des dépressions fortement creusées. L'arête est pour ainsi dire idéale, car rien ne rappelle dans cette partie des Côtes de Meuse la forme classique des chaînons continus de collines en dos d'âne qui marquent le plus souvent la ligne de partage des eaux entre deux bassins contigus. La direction générale de la chaîne des Côtes change aussi à la hauteur de Saint-Mihiel. Orientée depuis Verdun à peu près exactement du nord au sud, la chaîne décrit une courbe mollement infléchie dans la direction de l'est jusqu'aux hautes crêtes qui se dressent au nord de Toul. Les Hauts de Meuse ouvrent ainsi vers la plaine de Woèvre un superbe hémicycle de coteaux boisés, de rochers abrupts, de pentes verdoyantes embrassant une admirable plaine agreste, parsemée de champs, de villages, de forêts et d'étangs aux grandes nappes d'eau dormante. Il serait malaisé de rendre le charme austère de l'encadrement harmonieux de ce coin de la Woèvre; mais il est impossible de le contempler, soit du haut des côtes, soit des clairières aux débouchés des bois, sans en garder une saisissante impression. A mesure que le voyageur qui suit la route nationale de Pont-à-Mousson à Commercy se rapproche du fond de l'amphithéâtre, le paysage se précise et s'accentue. En face du spectateur, de belles croupes cultivées, ballons en miniature, avec des villages tapis à leur pied, dressent nettement au-dessus de la plaine leurs formes arrondies. Çà et là s'ouvrent de profondes échancrures où passent les chemins de la Meuse. A droite, les roches d'Apremont, la forêt couronnant le plateau, puis la ligne des crêtes fuyant vers le nord et bleuissant à mesure qu'elles s'éloignent; à droite encore, une croupe isolée, ébauche de chaînon, qui surgit tout à coup, s'allonge, monte et retombe

brusquement, à quelques kilomètres au nord dans la plaine. A gauche continuant la courbe élégante de l'hémicycle, de fières hauteurs hérissées de bois; puis, dans un lointain relatif presque voilé, les collines aux profils géométriques des abords de Toul retombant comme d'énormes piliers sur la plaine humide que recouvrent, à perte de vue, les vertes futaies de la forêt de la Reine! Ce paysage, si caractéristique quand l'atmosphère vaporeuse des belles matinées de septembre en estompe doucement les contours, est la parure d'une des plus remarquables et des plus essentielles positions stratégiques de la nouvelle frontière.

C'est au fond de l'hémicycle que viennent converger, comme vers l'orifice d'un entonnoir, tous les chemins tracés de l'est à l'ouest, c'est-à-dire de la Lorraine annexée vers la Meuse, à travers la partie méridionale de la plaine de Woèvre. La plus importante de ces routes, celle de Sarrebrück-Saint-Avold-Herny-Pont-à-Mousson-Commercy-Bar-le-Duc et Paris, traçait dès avant le démembrement la ligne d'invasion la plus directe et la plus précieuse pour l'envahisseur. Elle tournait Metz par le sud, passait à bonne distance au nord de Toul, franchissait les Côtes de Meuse là où elles cessent d'être un obstacle sérieux, et débouchait dans la vallée de la Meuse au point où y aboutit la grande voie ferrée de Paris-Strasbourg, par Bar-le-Duc, Toul, Nancy et Lunéville. Une armée allemande pénétrant victorieuse par cette trouée, aurait débordé, par le seul effet de sa marche en avant, nos meilleures positions défensives, annulé nos places, et porté rapidement l'invasion au cœur du bassin de la Seine. Plus dangereuse encore était devenue la trouée de Commercy après que le démembrement de la Lorraine eut rendu l'ennemi maître de Metz et lui eut assuré les moyens de déboucher librement sur les deux rives de la Moselle. Si cette trouée restait ouverte, Verdun serait annihilé, le camp retranché de Toul et la belle position de la forêt

de Haye transformés en traquenard. En effet, en deux marches, l'ennemi pourrait, par un foudroyant début de campagne, déboucher sur la Meuse, de Saint-Mihiel à Pagny-sur-Meuse, couper instantanément de Paris l'armée française appuyée au camp de Toul, l'assaillir à revers, et jouer contre elle, avec de fortes chances de succès, l'audacieuse partie qui réussit trop bien à Metz, en août 1870, contre l'armée du maréchal Bazaine. L'armée française éviterait-elle ce piège, que les désastreuses conséquences de la trouée ne s'en feraient pas moins cruellement sentir.

Toul, qui maîtrise si puissamment aujourd'hui la ligne ferrée, fondamentale pour les communications d'une armée allemande d'invasion, Toul perdrait du coup sa propriété de place d'arrêt, d'obstacle insurmontable aux communications par chemin de fer. Il ne faudrait en effet que des travaux relativement insignifiants, pour tracer et organiser rapidement une voie ferrée de raccord qui mettrait la gare de Metz en communication directe avec notre chemin de fer de Paris-Strasbourg. La petite ligne de Thiaucourt à Noveant près Metz le long du Rû de Mad (le principal ruisseau de la Woëvre méridionale) constitue déjà l'amorce de ce chemin. Rien ne serait plus facile et plus rapide que le prolongement de cette voie, en plaine, jusqu'au fond de l'entonnoir formé par la grande courbe des Côtes de Meuse. Là, enfin, plusieurs dépressions profondes s'offriraient qui permettraient de franchir la chaîne des Côtes sans ouvrage d'art, et d'aller à Lérouville, sur le chemin de Strasbourg à Paris. L'expérience du chemin de fer de raccord, construit par les Allemands durant le blocus de Metz, afin de tourner la forteresse par le sud, permet d'affirmer qu'un semblable travail n'exigerait pas plus de trois ou quatre semaines. Une fois l'œuvre accomplie, l'armée d'invasion possèderait une ligne de communications inestimable. Toul et ses belles

défenses seraient stérilisées. Verdun lui-même et toute la première section du front des Côtes n'auraient plus pour la défense qu'une importance stratégique secondaire.

L'armée allemande en marche des abords de Metz et de Pont-à-Mousson dans la direction de la trouée de Commercy disposerait, comme nous l'avons dit, d'un bon nombre de routes convergentes. Un chemin qui se détache de la route de Metz à Verdun, conduit à Vigneulles au pied des Côtes, et longeant ensuite la base de la falaise durant une quinzaine de kilomètres, aboutit à Apremont, où il rejoint la route de Pont-à-Mousson à Saint-Mihiel. La route de Metz à Thiaucourt par la vallée de la Moselle et le vallon du Rû de Mad, vient s'embrancher de même, près d'Apremont, sur la route de Saint-Mihiel. La route nationale, menant directement de Pont-à-Mousson à Commercy, atteint l'extrémité de la plaine à Gironville, village situé au sud d'Apremont. Une chaussée tracée, droit à travers la plaine, durant six à sept kilomètres, réunit les deux localités. Cette route peut être considérée comme la corde de l'arc de hauteurs enceignant l'extrême fond de l'hémicycle. Au sud de la route nationale, et parallèlement à elle, l'ennemi pourrait emprunter encore divers chemins qui mènent de Dieulouard ou de Marbache-sur-Moselle, par le sud de la Woëvre, jusqu'aux villages situés à l'entrée des diverses brèches de la trouée. Le plus direct de ces chemins croise à Ménil-la-Tour la grande route de Toul à Metz, et va gagner le village de Boucq après avoir longé la lisière sud du grand bois de la Reine.

Quant aux routes qui débouchent du fond de l'entonnoir de la Woëvre dans la vallée de la Meuse, elles sont au nombre de cinq, dont quatre suivent des coupures profondes, et pourraient aisément donner passage à des voies ferrées de raccord.

La première s'ouvre à deux kilomètres au sud-ouest d'Apre-

mont, au village de Saint-Agnant, et conduit par Marbotte à Mécrin-sur-Meuse, en face du gros village de Sampigny, situé de l'autre côté de la vallée de la Meuse. Il y a sept kilomètres et demi de Saint-Agnant au pont de Mécrin-sur-Meuse. La route est de niveau à peu près partout. La dépression qu'elle suit est fortement creusée, très étroite, entre des berges rapides fort rapprochées.

La seconde route emprunte une brèche qui forme en quelque sorte le goulot normal de l'entonnoir de la Woèvre. Elle s'ouvre à Saint-Julien, à 3 kilomètres au sud-ouest de Saint-Agnant, et débouche sur la Meuse, juste en face de Lérouville, point d'embranchement du chemin de fer de la vallée inférieure de la Meuse (ligne de Verdun-Sedan-Mézières), sur la grande voie de Paris à Strasbourg. La dépression parcourue par ce chemin est moins longue, mais un peu plus large que la précédente. Il n'y a que quatre kilomètres et demi de Saint-Julien à Boncourt, village situé au débouché du défilé sur la vallée de la Meuse. Ce serait le meilleur passage pour une voie de raccord. Le pont de Mécrin où aboutit la route précédente, est exposé dans une certaine mesure à recevoir les obus du fort du Camp des Romains de Saint-Mihiel, dont il n'est séparé que par six kilomètres à vol d'oiseau. Le débouché de Boncourt échappe à cet inconvénient.

La chaîne des Côtes de Meuse, entre ces deux coupures si nettement tranchées, forme une haute croupe, très échancrée, tombant avec roideur sur le fond de la plaine de Woèvre et s'abaissant doucement en arrière, vers la Meuse. Le point culminant de cette croupe est au signal de Liouville, au-dessus du village du même nom, dont les maisons s'entassent au pied du mont, du côté de la Woèvre, entre Saint-Agnant et Saint-Julien. Un fort d'arrêt de premier ordre y garde maintenant l'entrée des défilés.

Les deux premières dépressions s'ouvrent, comme nous

venons de le dire, à moins de quatre kilomètres l'une de l'autre. La troisième n'entame le massif que neuf kilomètres plus loin. Au lieu de la croupe allongée que délimitent les trouées de Saint-Agnant et de Saint-Julien, la chaîne des Côtes est formée sur ce point, où la courbe générale de l'hémicycle tourne doucement au sud-est, par un haut-plateau aux angles arrondis, long de neuf à dix kilomètres sur cinq à six de large. Ses pentes décrivent, du côté de la plaine, un bel arc régulier; le sommet est généralement boisé. Au pied, c'est-à-dire au fond de l'entonnoir de Woèvre, sont les villages de Girauvoisin, Frémérévillle, Gironville, Jouy-sous-les-Côtes et Corniéville. Sur le revers ouest, tourné vers la Meuse, est la ville de Commercy. La route nationale de Pont-à-Mousson à Bar-le-Duc, qui est la ligne stratégique maîtresse de la Woèvre méridionale, vient aboutir à Gironville, s'élève sur la cime du plateau, pour descendre bientôt sur Commercy, par Vignot. Un grand fort d'arrêt, symétrique à celui de Liouville, s'élève, surplombant la plaine sur la crête du plateau, immédiatement au-dessus de Gironville. La brèche qui limite le plateau au sud-est conduit de Corniéville à Vertuzey, dans la vallée de la Meuse, et de là à Void, petite ville sur la Meuse et sur le canal, et nœud de routes important. Le défilé entre Corniéville et Vertuzey est fort court; il a moins de cinq kilomètres. L'entrée et le débouché en sont fort évasés. Il n'est resserré qu'à mi-chemin, à la hauteur du moulin de Villers. Un chemin carrossable, se détachant de la route nationale de Pont-à-Mousson à Bar-le-Duc au village de Broussey-en-Woèvre, à quatre kilomètres avant d'arriver à Gironville, mène au débouché de Corniéville à travers les bois et les étangs de la lisière occidentale de la forêt de la Reine. Ce passage serait très propre à l'établissement d'une voie ferrée. Le débouché sur la Meuse, au village de Vertuzey, est à

un millier de mètres à peine du pont du chemin de fer de Paris-Strasbourg, sur la Meuse, et du pont de Sorey, qu'emprunte le chemin de Void. En avant de l'entrée du défilé se dresse un beau mamelon, isolé de toutes parts, long de 1,000 mètres sur 600 de large environ, qui bouche l'orifice de la brèche entre les villages de Jouy et de Corniéville. On le nomme la Côte de Reugnon. C'est une excellente position pour couvrir le défilé et battre au nord et à l'est toute la lisière de la forêt de la Reine.

Immédiatement au sud-est du défilé, la chaîne des Côtes se continue par un nouveau massif arrondi, épais de sept kilomètres sur cinq, fort élevé, aux flancs escarpés, couvert de bois, analogue d'ailleurs par ses formes générales au plateau précédent. Le gros village de Boucq, point où aboutissent les chemins de Marbache et Dieulouard, tournant la place de Toul par le nord, marque le milieu de l'arc formé par les contours du massif tourné vers la Woëvre. C'est à trois kilomètres à l'est de Boucq que s'ouvre la dernière des coupures donnant accès de plain-pied de la Woëvre dans la vallée de la Meuse. Elle forme un défilé, assez largement taillé, entre les pentes du plateau de Boucq et les berges abruptes du massif montueux au nord de Toul. Le village de Trondes est au milieu. Le défilé conduit, d'une part, à Pagny-sur-Meuse, point d'embranchement du chemin de fer de Langres par la vallée supérieure de la Meuse; de l'autre, vers Long-Saint-Rémy et Foug, où la voie ferrée de Paris-Strasbourg et le canal de la Marne au Rhin passent en tunnel le seuil étroit qui sépare la vallée de la Meuse de celle de la Moselle. La Batterie annexe du fort de Lucey, couronnant la crête du pilier énorme qui termine à l'est l'arc de hauteurs de l'hémicycle de la Woëvre, tient sous ses feux l'entrée du défilé de Trondes et balaie tout le versant nord du plateau jusqu'au village de Boucq.

Les forts de Liouville et de Gironville, bâtis, ainsi qu'il

vient d'être dit, sur les crêtes culminantes du massif, au fond de l'entonnoir, sont deux grands ouvrages solidement construits, puissamment armés, vrais types des forts d'arrêt destinés à une défense à outrance. Du haut de Liouville, comme du haut de Gironville, l'horizon qu'on embrasse est prodigieux. La plaine se découvre à perte de vue, horizontale et sans ondulations perceptibles, jusqu'aux faîtes bleuâtres des collines d'au delà de la Moselle. Tous les chemins de la Woëvre tendant vers le fond de l'entonnoir — la route nationale de Pont-à-Mousson et toutes les voies latérales — se déroulent au loin sous les vues des forts et sont battus à toute volée de leurs canons.

Le fort de Liouville domine à revers le nœud de routes d'Apremont, le village et le versant gravi par la route de Saint-Mihiel; il plonge sur l'entrée du défilé de Saint-Aignant et sur celle de la trouée de Saint-Julien. Le fort de Gironville maîtrise la route nationale dont les lacets se déroulent sous ses parapets; il croise efficacement ses feux avec Liouville, dont il n'est distant que de six kilomètres à vol d'oiseau; balaie la plaine entre le pied des Côtes et la forêt de la Reine, et peut couvrir de feux les abords du défilé de Corniéville. Nous avons déjà dit que la cinquième route de la Woëvre à la vallée de la Meuse, celle du défilé de Trondes, est commandée par la Batterie annexe du fort de Lucey. Il est donc impossible de déboucher de la plaine de Woëvre dans la vallée de la Meuse sans passer sous le canon des ouvrages de la défense.

On remarquera toutefois que si les trois premières routes sont pratiquement inabordables, même en l'absence de troupes de défense mobile, par une armée forcée de défiler avec un immense matériel roulant sous les feux croisés de Liouville et de Gironville, le passage des défilés de Corniéville et de Trondes ne présenterait pas des obstacles aussi malai-

sément surmontables. Il y a plus de treize kilomètres à vol d'oiseau entre le fort de Gironville et la Batterie annexe de Lucey. Le massif de Boucq, interposé entre les deux trouées, n'a pas reçu d'ouvrages de défense. Il avait été question de construire un fort au haut du dôme formé par le massif. Cet ouvrage aurait puissamment complété la défense de cette position stratégiquement si essentielle. Avec de puissantes batteries sur la crête au-dessus de Boucq, le rideau défensif entre Saint-Mihiel et Toul serait réellement impénétrable. Le fort n'a pas été exécuté, et il semble que le génie militaire ait renoncé à le construire. Il y a là une lacune, un défaut de cuirasse qu'il importe de signaler. Des forces ennemies de toutes armes peuvent arriver au village de Boucq par les routes qui traversent les extrémités de la forêt de la Reine, sans avoir sérieusement à souffrir, à raison de la distance, des feux de Lucey et de Gironville. Aucun chemin carrossable ne franchit, à la vérité, le massif de Boucq, de manière à permettre de descendre vers la Meuse sans emprunter les routes des défilés, vues, l'une par Gironville, l'autre par Lucey. Mais il existe des sentiers que les pionniers auraient bientôt fait de rendre praticables au canon attelé, et une fois le massif de Boucq couronné par les forces ennemies, des batteries de campagne postées sur les versants suffiraient vraisemblablement à protéger le défilé des troupes par les trouées de Corniéville et de Trondes. On descendrait ainsi directement sur Pagny, et les troupes d'invasion couperaient du coup les communications par voie ferrée de Toul et Nancy avec Paris, en même temps qu'elles saisiraient le point de jonction d'un chemin de fer de Neufchâteau-Langres avec le tronc central des lignes de Paris vers l'Est. Peut-être la construction d'un bon ouvrage au seuil de Fong, complétant la ceinture ouest de la place de Toul, remplacerait-elle sans désavantage la fortification de Boucq. Une batterie construite, par exemple,

au-dessus du tunnel du chemin de fer de Paris-Strasbourg, barrerait le débouché du défilé de Trondes, tiendrait la gare de Pagny-sur-Meuse, et battrait le revers sud du plateau de Boucq. Ce serait presque aussi efficace et surtout moins coûteux que l'occupation du plateau.

Le Comité de Défense, en ne se pressant pas de fermer la lacune de Boucq, s'est réservé sans doute de faire appuyer, par des forces mobiles assez considérables, les ouvrages de défense passive construits en vue d'intercepter les passages de l'entonnoir de la Woëvre. Il n'est pas douteux, en effet, que si les forts de Lucey, de Gironville, de Liouville et du Camp des Romains ne sont pas livrés aux seules forces de leurs garnisons fixes; que si des troupes de campagne assez nombreuses pouvaient occuper, dès les débuts de la guerre, les intervalles des ouvrages de fortification permanente, la nécessité d'occuper le plateau de Boucq par un fort ou par une batterie casematée deviendrait sans doute moins impérieuse. Le massif de Boucq forme une position défensive extrêmement avantageuse, que des ouvrages de campagne, intelligemment tracés, rendraient vite inexpugnable. Il semble qu'une brigade d'infanterie, retranchée dans des conditions convenables, y braverait sans peine les attaques de forces énormément supérieures. L'aile droite, couverte par la Batterie de Lucey et en liaison intime avec la garnison du Camp retranché de Toul, n'aurait à craindre aucun mouvement tournant. Une batterie sur la côte de Reugnon, couvrant le défilé de Corniéville, garantirait absolument le flanc gauche. Quelques bataillons et quelques batteries de campagne, couronnant les crêtes à droite et à gauche du fort de Gironville, achèveraient de donner à ce front une solidité extraordinaire. Une autre brigade enfin occupant les fortes positions de Saint-Agnan et d'Apremont, et surveillant les sentiers des

bois entre Saint-Mihiel et la Woèvre, rendrait inabordable la partie de la position plus spécialement protégée par le fort de Liouville. Trois brigades suffiraient à la rigueur. Mais est-il prudent de compter sur la défense mobile pour suppléer aux lacunes de la fortification? Nous ne le pensons pas. C'est pourquoi l'occupation permanente soit de Boucq, soit du seuil de Fong, nous semble indispensable à la solidité parfaite de la deuxième section du front des Côtes.

Deux conclusions, en résumé, se dégagent et ressortent de l'étude détaillée de la barrière du front des Côtes. La première, c'est que la défense du front fût-elle réduite aux garnisons fixes des forts, l'action du canon des ouvrages sur les routes essentielles maîtriserait les débouchés assez puissamment pour que la tentative de passage d'une armée allemande entre Verdun et Toul doive être écartée du nombre des combinaisons rationnelles de l'ennemi au début d'une campagne d'invasion. La deuxième, c'est que des forces mobiles peu considérables exclusivement composées de troupes de réserve (4es bataillons ou régiments territoriaux) suffiraient, en tous cas, à arrêter net devant le front des Côtes les masses ennemies les plus considérables, en les forçant à débuter par de lentes opérations de siège. Cet avantage, dont les conséquences stratégiques peuvent être singulièrement fécondes, a été acquis au prix de la construction des ouvrages de Génicourt, de Troyon, du Camp des Romains, de Liouville et de Gironville. Si nous ajoutons que les garnisons fixes de ces forts n'absorberont pas plus de cinq à six mille hommes, nous aurons mis le lecteur en mesure de porter un jugement éclairé sur la conception de la barrière fortifiée du front des Côtes.

CHAPITRE V

Coup d'œil sur le bassin de Toul. — Le siège de Toul en 1870. — Importance militaire de Toul depuis le démembrement. — Premières mesures de défense de Toul en 1875. — Extension et développement du camp retranché. — Occupation défensive de la chaîne des Côtes. — Ouvrages de Lucey et fort d'Écrouves. — Le fort de Domgermain et la Batterie de Blénod. — Forts d'arrêt de Pagny-la-Blanche-Côte et de Bourlemont, près de Neufchâteau. — Le mont Saint-Michel, la Justice et le Tillot. — Le coude de la Moselle. — Ouvrages de Dommartin, de Chaudeney; fort et Batteries de Villey-le-Sec. — Le plateau de Haye. — Frouard, Nancy et Pont-Saint-Vincent. — Propriétés offensives du camp de Toul. — Difficultés de l'investissement.

Toul, vieille ville historique, maintenant sous-préfecture du département de Meurthe-et-Moselle, peuplée de sept à huit mille âmes, est bâtie, au fond d'un joli bassin très arrosé, sur la rive gauche de la Moselle. C'est là que la belle rivière vosgienne change brusquement la direction normale de son cours, et tourne tout à coup à angle droit vers l'est. La ville de Toul s'élève au sommet précis de ce coude bizarre. La Moselle, en aval, coule durant une vingtaine de kilomètres en suivant sa direction nouvelle légèrement infléchie vers le nord. Elle atteint ainsi Frouard, où elle reçoit la Meurthe sur sa rive droite. Là encore, elle décrit sans transition un nouveau coude en équerre, pour couler directement au nord, vers Pont-à-Mousson, Metz et Thionville. Il résulte de ce deuxième changement subit de direction, que la Meurthe, dont la vallée

depuis Nancy est orientée vers le nord, semble recevoir la Moselle plutôt que lui porter ses eaux.

La Moselle, déjà large, rapide et profonde au moment où elle débouche dans la plaine aux abords de la ville de Toul, s'y partage en plusieurs bras dont l'un inonde les fossés de la vieille place. La chaîne des Côtes de Meuse, après avoir terminé au haut promontoire de Lucey l'immense courbe qu'elle décrivait depuis Hattonchâtel et Apremont, s'oriente directement du nord au sud, et se prolonge au midi de la ville de Toul parallèlement au cours de la Meuse par une série de remarquables formations calcaires. Ce sont d'énormes terrasses, aux lignes d'une étonnante régularité géométrique. Elles présentent à l'œil du spectateur placé sur l'une des éminences qui accidentent la plaine ondulée à travers laquelle la Moselle a creusé son lit, l'aspect de longs remparts massifs, de bastions énormes, coupés de loin en loin par de profondes fissures transversales. La chaîne semble tomber en muraille sur la plaine, et ses pentes sont en effet d'une déclivité et d'une roideur extrêmes. Le massif, assez épais aux abords de Toul — plus de huit kilomètres à la hauteur de Domgermain et de Blénod — est profondément raviné par des sortes de failles ou cassures qui en rendent la traversée difficile en dehors des routes frayées. Des forêts touffues le couvrent presque sans interruption. Du pilier de Lucey, qui se dresse à deux lieues au nord de Toul, jusqu'à la hauteur de Sauvigny-sur-Meuse, à une vingtaine de kilomètres au sud, l'épais rempart interposé entre la Moselle et la Meuse ne présente que trois grandes brèches : celle de l'Ingressin barrée par le seuil de Foug, celle qui conduit de Blénod à Vaucouleurs, et la trouée qui donne accès de la plaine de Colombey à la vallée de la Meuse près de Pagny-la-Blanche-Côte. Plus au sud la chaîne se rétrécit et s'égrène en formations isolées, dont les dernières touchent la Meuse auprès de Neufchâteau. Du pied des talus.

de la chaîne, près de Toul, jusqu'aux bords de la Moselle, il y a cinq kilomètres environ. C'est une plaine ondulée qui s'élargit à mesure qu'on s'éloigne de Toul en montant au sud vers Neufchâteau ou Mirecourt. Aux abords immédiats de Toul, la plaine, soulevée çà et là par diverses ondulations assez accentuées, s'abaisse doucement vers la ville, qui occupe la zone des prairies presque au niveau de la Moselle. Sur la rive droite, à l'intérieur du coude formé par la rivière, le terrain s'élève, progressivement aussi, par ressauts successifs jusqu'au haut plateau couvert par la forêt de Haye, dont les superbes futaies commencent à huit kilomètres droit au levant de Toul, pour se continuer durant dix kilomètres encore jusqu'au haut des crêtes qui dominent la ville de Nancy et la vallée de la Meurthe.

Au nord de Toul et pour ainsi dire aux portes de la ville se dressent deux formations montueuses qui donnent au paysage toulois une physionomie caractéristique.

La première est un superbe piton, aux formes régulières et élégantes, nommé le mont Saint-Michel. Il surgit vivement au-dessus de la plaine, sans contreforts et sans ondulations sensibles à l'œil qui le rattachent à la chaîne des Côtes. Aussi produit-il par l'effet du contraste avec les plates campagnes de la Woèvre qu'on voit s'étendre à perte de vue horizontalement au nord, une impression de grandeur plus forte que ne sembleraient le comporter les dimensions réelles du piton. Le mont Saint-Michel forme un fort beau cône à base elliptique de 2,000 mètres au grand axe, s'élevant à l'altitude absolue de 385 mètres, ce qui donne un commandement de 180 mètres environ au-dessus de la ville et des plaines environnantes. La cime du mont Saint-Michel ne dépasse pas d'ailleurs l'altitude moyenne des crêtes de la chaîne des Côtes de Meuse; mais elle domine sensiblement les points les plus élevés du haut plateau de la forêt de Haye. Les pentes

du mont sont complètement tapissées de vignes. On ne mesure pas plus de 500 mètres de l'origine de ces pentes jusqu'aux remparts de Toul, et la cime du mont Saint-Michel n'est qu'à 1,500 mètres à vol d'oiseau des tours de la cathédrale. La vue, du haut du mont Saint-Michel, est admirable. Bornée à l'ouest par la chaîne des Côtes qui profile du nord au sud ses pentes presque verticales, elle est indéfinie au nord sur la plaine de Woèvre, porte à l'est jusqu'aux hautes collines entre la Moselle et la Seille, au sud-est enfin sur le cours de la Moselle, sur tout le plateau de Haye et les vastes plaines ondulées qui montent vers la chaîne des Faucilles, perdue au loin dans les brumes de l'horizon.

A la distance d'un kilomètre, immédiatement à l'est du mont Saint-Michel, se dresse une autre petite montagne isolée de forme moins régulièrement conique, mais de lignes élégantes et hardies. C'est la Côte Barine, dont les dimensions sont d'ailleurs sensiblement inférieures à celles du mont Saint-Michel. Il n'y a pas tout à fait deux kilomètres de la crête de la Côte Barine au bastion naturel que la chaîne des Côtes interrompue par la brèche de l'Ingressin projette à pic sur le canal, la route et le chemin de fer, à mi-chemin à peu près de Toul au seuil de Foug. C'est entre les murs de la ville et les pentes du mont Saint-Michel que courent les voies maîtresses de Paris à Strasbourg par Frouard et Nancy.

La ville de Toul barre donc et intercepte la deuxième des lignes fondamentales d'invasion sur Paris. Le chemin de fer surtout est d'une importance capitale pour une armée d'invasion opérant dans le bassin de la Seine. Les lignes de communication les plus directes et les plus essentielles entre l'Alsace — base stratégique des forces allemandes — et le bassin de la Seine, passent à Toul. On conçoit difficilement la possibilité de longues opérations entre la Meuse et la Seine, poursuivies par une armée partie d'Alsace qui ne possèderait point Toul

ou du moins ne serait pas maîtresse de parcourir librement toute la région comprise dans un rayon de vingt-cinq à trente kilomètres au sud de la ville.

Toul, en 1870, n'était qu'une pauvre petite place dominée de toutes parts presque à portée de fusil, et dépourvue d'abris casematés. Son enceinte de neuf bastions constituait cependant un poste extrêmement précieux pour l'armée d'invasion, puisque Toul interceptait le seul chemin de fer qui permît les communications directes par voie ferrée entre les abords de Paris et l'Allemagne. Le maréchal de Mac-Mahon avait oublié, dans la fuite désordonnée qui suivit Reichshoffen, de faire sauter le tunnel de Saverne. Il résultait de cet oubli, que Toul empêchait seule les locomotives et les wagons allemands d'amener jusque dans la banlieue de Paris les ravitaillements et les renforts indispensables à l'armée de blocus. Ce poste si gênant pour l'envahisseur avait été traité par le gouvernement impérial avec une inqualifiable incurie. Rien n'avait été fait pour mettre Toul en état de défense; la place, en août 1870, ne renfermait pas même de garnison proprement dite.

Lorsque les éclaireurs de l'armée allemande — c'était un escadron de dragons de la garde prussienne — parurent pour la première fois, le 14 août, devant Toul, culbutant dans le faubourg trente-cinq cuirassiers et gendarmes sortis à leur rencontre, les remparts de la place ne purent même pas, faute d'artilleurs, tirer un coup de canon sur ces hardis agresseurs. Toul, en effet, ne contenait qu'un faible dépôt de conscrits de la ligne, dix-huit cents gardes nationaux mobiles de la Meurthe sans aucune instruction, et quelques recrues de cuirassiers. C'est avec ces forces dépourvues de toute consistance que le major Huck entreprit de défendre la place. Il n'est que juste d'ajouter qu'il fut servi puissamment dans cette entreprise par le patriotisme dévoué des

citoyens de Toul. Le 16 août, le général prussien d'Alvensleben, qui était au courant de l'état de la place, tenta de l'enlever par un vigoureux coup de main. Une batterie prussienne gravit le mont Saint-Michel et prit position sur la cime du piton, d'où l'on plonge si bien sur la ville, qu'il semble qu'on y pourrait jeter les projectiles à la pelle. Une autre s'installa sur une petite éminence, à l'est de la route de Pont-à-Mousson. Le feu commença. Toul, cette fois, répondit avec six pièces servies par les canonniers novices de la mobile et de la garde nationale sédentaire. L'ennemi, qui avait d'abord tiré contre les remparts, se mit à pointer sur les habitations, espérant un mouvement populaire en faveur de la capitulation. Mais la volonté de résister ne s'en manifesta que plus énergique. Après une matinée d'inutile canonnade, le général d'Alvensleben se décida à essayer une attaque de vive force avec l'infanterie de la brigade Zychlinski, qui venait de déboucher par la route de Metz. Enfoncer les portes et escalader les murs d'une place si mal munie et dépourvue de forces régulières ne paraissait pas une entreprise trop téméraire. Un rideau de tirailleurs devait se glisser jusque dans les fossés des avancées, au pied des glacis du rempart, de manière à en balayer les défenseurs à coups de fusil, tandis que les colonnes d'attaque, précédées de pionniers, tenteraient l'effraction des portes et l'escalade.

La tentative fut très vivement menée par l'infanterie prussienne. Mais les défenseurs de Toul étaient de braves gens résolus à combattre, et cela suffit. Les plus audacieux des fantassins allemands parvinrent jusqu'au fossé du corps de place; mais ni conscrits, ni mobiles, ni gardes nationaux ne quittèrent le rempart. Leur fusillade fit arrêter au huitième coup de canon le feu d'une batterie qui était venue prendre position à une centaine de mètres de l'enceinte du côté de la porte de Metz. Un bataillon du 27ᵉ prussien, qui

avait intrépidement poussé sur la gare du chemin de fer, en avant de la porte de France, éprouvait en même temps des pertes sensibles, si bien que les assaillants battirent en retraite le soir même. Ils avaient perdu dix-huit officiers et cent quatre-vingt-deux hommes de troupe tués, blessés ou pris. Les défenseurs de Toul n'avaient eu que vingt-quatre hommes hors de combat. Cette épreuve, très honorable eu égard à la composition de la garnison, développa singulièrement le moral de la défense. Les Allemands, de leur côté, ne songèrent plus à traiter Toul en bicoque qu'on enlève d'un coup de main en passant. Ils se résignèrent aux détours indispensables. Le 19 août, les têtes de colonne de l'armée du prince royal de Prusse atteignaient la Meuse après avoir passé la Moselle en amont de Toul et traversé les Côtes par les diverses routes qui empruntent les défilés successifs entre Toul et Neufchâteau. L'armée allemande laissait devant la place de Toul une brigade d'infanterie bavaroise, un régiment de cavalerie et deux batteries. La ville fut dès lors investie assez étroitement.

Le 22 août, ces troupes, renforcées de détachements prussiens du VI[e] corps, exécutaient une nouvelle tentative, mais marquée cette fois au coin de la plus extrême prudence. Des épaulements de batterie étaient construits, notamment sur le versant de Chaudeney au delà de la Moselle. Toul fut ainsi bombardé toute la journée du 23 sans résultat pour l'assaillant. Le 27, les troupes actives de blocus étaient relevées par trois bataillons de landwehr qui auraient chèrement expié leur éparpillement sur un cercle énorme de 22 kilomètres de circonférence, s'il y avait eu dans Toul seulement un millier d'hommes capables d'opérer en rase campagne. Malheureusement, la défense était condamnée — par la nature des éléments qui la composaient, et aussi par le défaut d'initiative du commandement — à une passivité

absolue. Au commencement de septembre, les Allemands tentèrent un bombardement plus sérieux que les précédents au moyen de pièces de siège françaises, tirées de la petite place de Marsal, en Lorraine, qui avait été prise sans coup férir. Trois batteries, dressées sur le versant de la Côte Barine, ouvrirent un feu violent le 10 septembre. La place riposta avec un certain succès. Le bombardement fut interrompu le lendemain. Le 13 septembre, arriva devant Toul la 17e division prussienne, sous les ordres du grand-duc de Mecklembourg, qui avait ordre de réduire la place à tout prix dans le plus bref délai possible. Le 18 septembre, les assiégeants recevaient par chemin de fer 20 pièces de gros calibre, destinées à armer de véritables batteries de siège. Les emplacements de ces batteries furent choisis à faible distance des remparts, moins d'un kilomètre. Les principales, destinées au tir en brèche, furent élevées au lieu dit de la Justice, sur une ondulation accentuée de la plaine, entre Toul et le pied des Côtes, au sud-ouest de la ville. Tous les travaux préparatoires furent terminés le 22 septembre. Le lendemain matin, onze batteries, comprenant 62 bouches à feu, commençaient le bombardement. Toul riposta d'abord avec assez de vivacité. Mais, dès trois heures de l'après-midi, le commandant faisait arborer le drapeau blanc et signait, peu après, une capitulation, livrant la place avec la garnison prisonnière. A part les casernes incendiées ainsi que quelques habitations voisines des remparts, et les tours de la cathédrale fortement endommagées, la ville avait peu souffert. Les remparts étaient encore intacts, et l'assiégeant n'aurait pas été, pendant longtemps encore, en mesure de donner l'assaut.

La chute de Toul livrait ainsi, dès les débuts de l'investissement de Paris, une inestimable ligne de communications par voies ferrées, sans laquelle le ravitaillement prolongé de

la grande armée de blocus de la capitale serait devenu bientôt extrêmement précaire.

L'importance stratégique de Toul, décuplée depuis que le démembrement de l'Alsace-Lorraine en a fait une place de première ligne, appelait nécessairement l'attention du génie français. Aussi se mit-on à l'œuvre, comme à Verdun, immédiatement après la libération du territoire. L'occupation du mont Saint-Michel était naturellement indiquée. Les travaux y furent commencés dès 1874. L'année suivante, le Conseil de Défense, sous l'impression des inquiétudes qui s'étaient élevées au sujet du maintien de la paix, ordonna l'exécution rapide d'ouvrages destinés à mettre Toul à l'abri d'un bombardement immédiat et d'une attaque brusquée. Quatre grandes redoutes furent très promptement construites. La première couronna le mont Saint-Michel; deux autres s'élevèrent sur des éminences bien choisies dans la plaine, à l'ouest et au sud de la ville, aux points dits de la Justice et du Tillot; la quatrième, enfin, occupa, sur la rive droite de la Moselle, à l'angle même du coude de la rivière, la hauteur de Dommartin, l'un des points d'où les Prussiens avaient tiré sur Toul avec leur artillerie de campagne. La cime du mont Saint-Michel n'est qu'à 1,500 mètres à vol d'oiseau de Toul; la position de la Justice est à deux kilomètres; celle de Dommartin à 2,600 mètres des remparts; celle du Tillot, seule, en est distante d'un peu plus de trois kilomètres. La Justice et Dommartin sont dominées, à courte distance, par des hauteurs supérieures.

Cet ensemble d'ouvrages aurait sans doute permis une défense de Toul plus sérieuse et plus prolongée que celle de 1870; mais c'était une fortification tout à fait insuffisante, eu égard à l'importance nouvelle de la place. Aussi la direction du génie, tout en maintenant l'occupation des premiers points fortifiés, a-t-elle transformé et considérablement développé

l'œuvre hâtivement entreprise en 1875. La ville de Toul et les quatre ouvrages extérieurs primitifs constituent désormais le réduit d'un vaste camp retranché, organisé autant en vue de l'offensive que de la défensive. La liaison établie entre ce réduit et la ligne du front des Côtes, prolongée durant plusieurs lieues au sud, complète la barrière purement défensive, tandis que les ouvrages avancés qui rattachent étroitement à Toul la belle position du plateau de Haye, en font une véritable place d'armes offensive de l'armée française au delà de la Moselle.

Notre première étude sera pour la série d'ouvrages qui prolongent le front des Côtes.

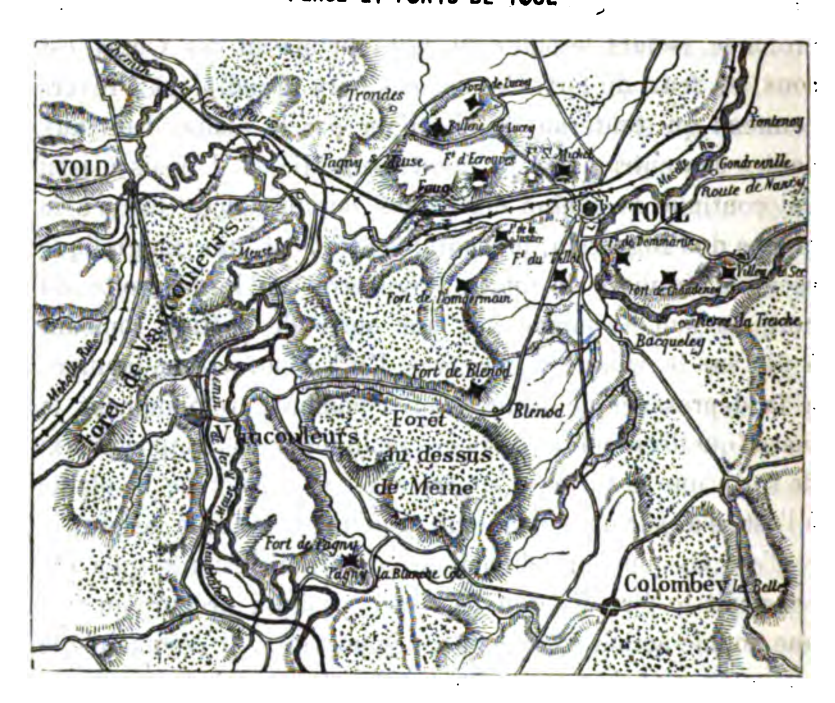
Nous avons brièvement indiqué plus haut l'aspect des Côtes entre Moselle et Meuse; nous en avons rapidement décrit la formation en terrasses, le profil géométrique et les coupures profondes. De la hauteur de Lucey, pilier terminal de l'hémicycle du fond de la Woèvre, jusqu'à la large brèche de l'Ingressin, à la hauteur de Toul, il y a un peu plus de six kilomètres. L'épaisseur du massif est de cinq kilomètres environ entre le défilé de Trondes et la plaine au nord de Toul. Une brèche nettement taillée, entre le village de Lucey et le défilé de Trondes, sépare nettement le pilier du reste de la chaîne. Aussi l'horizon embrassé du haut de la terrasse de Lucey est-il immense. La Woèvre entière, jusqu'au fond de l'amphithéâtre à l'ouest et jusqu'aux collines de la Moselle vers Metz, au nord, se déroule sous les yeux du spectateur. Un fort et une grande Batterie annexe, fermée et casematée, occupent le plateau terminal. Les deux ouvrages sont distants de 1,200 mètres. Ils maîtrisent absolument la terrasse, qui affecte une forme à peu près circulaire de 700 à 800 mètres de rayon. Les pentes rapidement inclinées dans toutes les directions et un commandement de 110 mètres sur la plaine assurent à la position de Lucey une force extraordinaire. Les

vues du fort principal sont plus spécialement orientées au nord et à l'est. La Batterie annexe regarde surtout à l'ouest. Elle plonge sur l'entrée du défilé de Trondes et bat le pied des Côtes jusqu'à Boucq. L'ouvrage principal est muni d'une tourelle cuirassée. Il peut tirer à toute volée de canon sur la route de Toul à Metz, sur les chemins transversaux du midi de la Woèvre et sur toute la plaine qui se déroule au nord de Toul, entre le pied du mur des Côtes et les pentes septentrionales du mont Saint-Michel et de la Côte Barine. Le chemin de Lucey à Trondes, qui se glisse dans la tranchée profonde, isolant le pilier du reste du massif des Côtes, est sous les feux du fort. Ces mêmes feux prendraient à revers l'ennemi qui tenterait de cheminer par la plaine droit aux pentes septentrionales du mont Saint-Michel. L'épais massif qui continue la chaîne des Côtes depuis Lucey jusqu'à la brèche de l'Ingressin, présente, face à l'est, une magnifique escarpe régulière de quatre kilomètres en ligne droite du nord au sud, terminée par une sorte de bastion tombant à pic sur le village d'Écrouves. Un vallon, perpendiculaire à la dépression de l'Ingressin, échancre profondément le massif que déchiquettent encore quelques ravins transversaux; de sorte que la terrasse supérieure, qui surplombe la plaine à l'est, n'a, sur quelques points, qu'une très faible largeur.

C'est au plus méridional de ces étranglements qu'a été construit le fort d'Écrouves. Cette position procure au fort une double action extrêmement importante. Il commande la plaine du côté du levant, fournit des feux croisés avec ceux du mont Saint-Michel, plonge sur le mamelon de la Côte Barine, et balaie le pied des pentes jusqu'à la coupure de Lucey. Sa face, tournée vers l'ouest, enfile d'autre part le vallon de l'Ingressin, c'est-à-dire la route nationale de Strasbourg à Paris, le chemin de fer et le canal, jusqu'aux débouchés du souterrain de Foug. Les batteries d'Écrouves

sont à peu près à mi-chemin de Toul et du seuil de Foug, c'est-à-dire à quatre kilomètres de l'un et de l'autre point. Le commandement du fort, tant sur la plaine que sur la vallée de l'Ingressin, est de plus de 100 mètres. Il n'est abordable de plain-pied que par un ennemi qui se serait déjà logé sur la terrasse, opération que de simples ouvrages de campagne sur les escarpements qui font face à Lucey, rendraient impraticable.


PLACE ET FORTS DE TOUL



La chaîne des Côtes, au sud de la coupure de l'Ingressin, se prolonge par un énorme massif trapu, quadrilatéral, de sept à huit kilomètres sur chaque face. Le versant ouest tombe sur la vallée de la Meuse, le versant nord sur la dépression de l'Ingressin, celui de l'est sur la plaine de la Moselle, au sud de Toul; la face sud, enfin, est délimitée par une sorte de

faille ou fissure profonde que parcourt la route de Toul à Vaucouleurs par Blénod-lès-Toul. Un autre bastion naturel exactement symétrique à celui d'Écrouves se dresse à l'angle nord-est du massif. C'est la superbe position de Domgermain qui commande à la fois la vallée de l'Ingressin, le plateau inférieur incliné vers la Moselle, Toul et toutes les éminences sur lesquelles se dressèrent les batteries prussiennes de bombardement à l'ouest de la place. Sa hauteur est, à deux mètres près, égale à celle de la cime du mont Saint-Michel. A part une étroite arête par laquelle le bastion de Domgermain se rattache, vers le sud, au massif des Côtes, des escarpements presque verticaux délimitent et protègent de tous côtés la position. Le ravin connu sous le nom de Val-de-Passey, qui échancre puissamment le massif par une entaille de trois kilomètres orientée du sud au nord, fait à Domgermain l'office d'un fossé colossal sur tout le revers occidental du bastion. Le fort est construit à l'angle nord de la crête. Il croise ses feux avec celui d'Écrouves sur la vallée de l'Ingressin, plonge sur la redoute de la Justice, bat la plaine et balaie tout le pied des Côtes jusqu'à l'angle sud-est du massif marqué par la falaise angulaire de Blénod. Le fort de Domgermain est à quatre kilomètres à vol d'oiseau de celui d'Écrouves, à cinq et demi de Toul, à distance à peu près égale de Blénod. Là, une forte Batterie fermée et casematée dont la construction s'achève au moment où nous écrivons, complètera l'occupation du massif, et interceptera l'entrée du long défilé qu'emprunte la grande route de Vaucouleurs. C'est le premier chemin carrossable, défilant au sud de Toul, qui donne accès du bassin de la Moselle dans la vallée de la Meuse. Le saillant rocheux au haut duquel s'élève la Batterie de Blénod protège ses abords formés de trois côtés par des escarpements à pic. L'ouvrage ne pourrait être sérieusement attaqué que par un ennemi qui aurait pris pied sur le plateau

supérieur du massif. L'altitude des roches de Blénod est considérable. Les canons de la Batterie seront à un niveau supérieur à ceux des parapets les plus élevés du mont Saint-Michel.

Le massif des Côtes continue de se développer au sud de la brèche de Blénod-Vaucouleurs sans changements caractéristiques. Ce sont les mêmes pentes abruptes au levant et le même plateau raviné, hérissé de forêts. Une seconde dépression traverse la chaîne à la hauteur de Colombey, gros bourg situé à 15 kilomètres au sud de Toul. Une bonne route suit la dépression, et conduit aux bords de la Meuse. Elle se bifurque au milieu du défilé. La chaussée principale va rejoindre la route de Vaucouleurs par Blénod à son issue dans la vallée de la Meuse, tandis qu'un bon chemin, coupant droit à l'ouest, franchit la Meuse à Pagny-la-Blanche-Côte et conduit à Gondrecourt-sur-l'Ornain, tête de ligne d'un embranchement du chemin de fer qui passe à Ligny, et va se souder, près de Bar-le-Duc, à la grande ligne de Paris-Strasbourg. Un fort d'arrêt est en construction sur un beau mamelon isolé à l'est du village de Pagny-la-Blanche-Côte. Le feu de cet ouvrage, tout en maîtrisant la voie ferrée de Langres-Neufchâteau-Pagny-sur-Meuse, battra efficacement le débouché de la brèche suivie par la route de Colombey, et interdira complètement à l'ennemi débouchant du bassin de la Moselle l'usage de cette importante communication.

La chaîne des Côtes, au midi de cette dépression, se rétrécit jusqu'aux abords de Neufchâteau. Géologiquement, la chaîne se prolonge cependant au delà de la Meuse, et va se relier, à travers le département de la Haute-Marne, au système des monts du Bassigny. Plusieurs chemins traversent cette partie des Côtes. Les plus importants permettent de passer la Meuse à Sauvigny, cinq kilomètres au sud du fort de Pagny-la-Blanche-Côte, et surtout à Maxey, près de Domrémy-la-Pucelle, à

dix kilomètres en amont de Pagny. Une belle route conduit de Maxey par Dreux à Gondrecourt. La dépression traversée par la Meuse, entre la chaîne des Côtes et la formation géologique qui la prolonge, est marquée par le bourg de Coussey, situé à six kilomètres environ au nord de Neufchâteau. On construit un fort d'arrêt sur l'éperon septentrional d'une longue, étroite et haute arête, qui correspond directement aux Côtes de l'autre côté de la Meuse; position très forte, maîtrisant à la fois le nœud de routes de Coussey et, ce qui importe davantage, la jonction à Neufchâteau des chemins de fer de Langres, de Chaumont et d'Épinal par Mirecourt. Ce fort, dit de Bourlemont, est l'ouvrage le plus méridional de la ligne des Côtes. On compte dix-sept kilomètres de distance entre le fort de Bourlemont et celui de Pagny-la-Blanche-Côte.

Aucun obstacle toutefois ne couvrant les divers passages de la Meuse, en amont de la ville de Neufchâteau, et l'intervalle, entre Bourlemont et Pagny-la-Blanche-Côte, étant trop considérable pour que l'action des forts puisse gêner sérieusement le passage des colonnes ennemies entre Maxey et Sauvigny, on peut considérer le fort de Pagny-la-Blanche-Côte comme le dernier anneau de la chaîne de barrage continu qui commence à Verdun pour finir à 15 kilomètres environ au sud de Toul. Le fort de Bourlemont n'en remplit pas moins son office de premier ordre, en dominant la croisée de voies ferrées de Neufchâteau dont la valeur stratégique serait exceptionnelle dans l'éventualité de l'adoption par l'ennemi de la ligne d'invasion Strasbourg-Rambervilliers-Charmes-Mirecourt-Neufchâteau-Chaumont-Bologne-Bar-sur-Aube-Troyes-Paris. Il n'est pas inutile non plus de faire remarquer que le fort de Bourlemont constituerait un point d'appui extrêmement précieux pour une armée française qui aurait pris position sur la ligne des Côtes de Liffol-le-Grand, au

sud-ouest de Neufchâteau, jusqu'à la hauteur de Colombey, en vue de livrer une bataille défensive à l'armée d'invasion en marche des bords de la Moselle vers la haute Meuse.

On pourrait avantageusement compléter la ligne de Meuse en occupant par un ouvrage permanent la Côte de Julien, en amont de Maxey, à l'origine de la chaîne des Côtes sur la rive droite de la Meuse. Cette occupation barrerait la trouée entre Pagny-la-Blanche-Côte et Bourlemont, et elle aurait pour effet de dériver le courant de l'invasion au sud de Neufchâteau contre les belles positions défensives de Liffol-le-Grand.

Mais il est temps de revenir à Toul. Nous insisterons plus tard sur le rôle que le rempart des Côtes de Meuse jouerait dans l'hypothèse d'un siège du nouveau camp retranché; il nous suffira de noter pour le moment que le corps d'investissement chargé de couper les communications de Toul avec Langres et Paris, ne trouverait de chaussée libre qu'à plus de vingt kilomètres au sud-ouest de la place, et qu'il devrait descendre la vallée de la Meuse pendant près de trente kilomètres avant d'atteindre, à Pagny-sur-Meuse, le chemin de fer et la route nationale qui relient Toul à Paris. Cet immense détour ne donne même qu'une idée affaiblie des difficultés que présenterait le blocus de Toul pour peu que la garnison fût numériquement suffisante, brave et bien commandée.

L'ancienne place de Toul, avec les quatre redoutes extérieures du mont Saint-Michel, de la Justice, du Tillot et de Dommartin, peut être considérée, ainsi qu'il a été dit plus haut, comme le réduit du vaste système que nous avons entrepris de décrire. Ce réduit a été complété depuis la construction des premières redoutes en 1875, amélioré et considérablement renforcé. La redoute du mont Saint-Michel a été transformée en une magnifique citadelle. La plateforme

terminale du piton — elle a un millier de mètres de circonférence — a reçu une enceinte continue pour laquelle les pentes rapides du cône font office de glacis inabordables. Un réduit central complète l'ouvrage. Nous avons indiqué la vue splendide qu'on découvre du haut du mont Saint-Michel et le commandement superbe dont jouissent ses batteries. La seule hauteur d'où il eût été possible de tirer sérieusement contre ce fort — l'éperon d'Écrouves (3 kilomètres), — est occupée par un fort qui fournit maintenant au Saint-Michel le plus puissant appui. La Côte Barine est intermédiaire entre les deux; mais un assaillant ne saurait s'y loger sous les feux plongeants des deux forts. L'unique défaut apparent du mont Saint-Michel, c'est sa trop grande proximité de la ville de Toul. L'ennemi, opérant dans la plaine ouverte au nord-est du mont, entre ses pentes et le cours inférieur de la Moselle, pourrait, semble-t-il, se rapprocher de la place d'assez près pour la couvrir de projectiles incendiaires. Pour parer à cet inconvénient, on avait suggéré l'idée de construire un fort avancé sur un renflement de terrain, un peu à l'est de la grande route de Pont-à-Mousson, à 3,000 mètres environ en avant des remparts de la ville. La direction du génie ne l'a pas jugé nécessaire. Elle a estimé qu'en raison du commandement énorme du mont Saint-Michel, qui lui permet de fouiller jusqu'aux moindres plis de terrain, aucune batterie de bombardement ne pourrait tenir sous les feux de la défense. D'ailleurs, l'occupation du point indiqué au moyen d'ouvrages du moment suffirait à prévenir tout danger. Il est, en effet, incontestable que des redoutes de campagne pourraient y être rapidement élevées. Protégées par les puissantes batteries du mont Saint-Michel, elles pourraient être aisément défendues contre les plus énergiques attaques et retarderaient longtemps les approches de l'ennemi contre le front nord de Toul. Quant au mont Saint-Michel lui-même

on peut le considérer comme inexpugnable. Il est en fait indépendant de la place et des autres ouvrages, et même après la chute de ceux-ci il continuerait d'intercepter encore la voie ferrée de Paris-Strasbourg.

La redoute de la Justice a été conservée. C'était le point le plus faible de l'organisation défensive de 1875. Dominée de très près au sud-ouest par l'éperon de Domgermain et par les ondulations de terrain qui s'y rattachent, elle aurait pu être assez promptement abordée et réduite. De là, l'assiégeant aurait atteint sans peine l'emplacement des batteries de siège de 1870, et la chute de la place aurait été fatale. Aujourd'hui, la redoute de la Justice reçoit protection des positions mêmes qui lui auraient été funestes. Le fort de Domgermain la couvre et la garantit contre toutes approches du côté dangereux. Elle aurait un rôle utile dans l'éventualité d'une attaque venant de l'ouest. Ses batteries voient bien la vallée de l'Ingressin jusqu'aux abords de Foug. Elles fourniraient des feux croisés avec ceux d'Écrouves et de Domgermain.

La redoute du Tillot était destinée à défendre les abords de Toul au sud, dans la plaine, entre la Moselle et le pied des Côtes, le long de la route de Mirecourt. Située sur une éminence assez accentuée, elle commande très bien toute la plaine en avant jusqu'à une distance fort considérable. Son défaut était, comme pour la redoute de la Justice, de pouvoir être tournée par le pied de la chaîne des Côtes, et prise avantageusement à revers. Ce danger n'est plus à craindre depuis l'occupation de Domgermain et de Blénod. Aussi la redoute, complètement remaniée et transformée en un véritable fort, couvre-t-elle convenablement toute la partie de la plaine inclinée vers la Moselle. Le Tillot croise très bien ses feux avec ceux de Domgermain, et la batterie de Blénod, quoique un peu éloignée (cinq kilomètres), donnerait

en cas d'attaque contre le frond sud du Tillot, le seul directement abordable, des feux de revers gênants pour l'assaillant.

La redoute de Dommartin, élevée sur la rive droite de la Moselle, au saillant du coude de la rivière, a été conservée mais sans changements appréciables. Comme la Justice, Dommartin était dominée de très près, et n'aurait pu fournir une longue résistance. Le terrain, dans la boucle de la Moselle, s'élève lentement des berges mêmes de la rivière par ressauts successifs jusqu'à la lisière de la forêt de Haye. Le point culminant est au village de Villey-le-Sec, à sept kilomètres environ à l'est de Toul. L'occupation de cette position était indispensable pour donner quelque solidité à la tête de pont, sur la rive droite de la Moselle, et pour rendre impossible le bombardement de Toul par un ennemi débouchant de la forêt de Haye. Aussi Villey-le-Sec a-t-il été puissamment organisé. Un fort couronne l'éminence au sud-ouest du village, et une ceinture de batteries entoure le village lui-même. Une batterie casematée, construite à 1,200 mètres à l'ouest de Villey-le-Sec, près de la lisière du bois de Chaudeney, flanque le fort et enfile un pli de terrain descendant au nord vers la Moselle. Les crêtes de Villey-le-Sec surplombent presque à pic au sud la gorge d'où la Moselle débouche avant de tourner à angle droit dans la plaine de Toul. Au nord, de beaux champs de culture forment un immense glacis vers la Moselle, en aval de son coude. Le bourg de Gondreville (5 kilomètres et demi de Toul, sur la route de Frouard) est sous le canon de Villey-le-Sec. Les forts et les batteries annexes ont vue — d'un peu loin il est vrai — sur le pont du chemin de fer, à Fontenoy. C'est ce pont qu'un hardi corps franc fit sauter en janvier 1871, après avoir surpris le poste prussien de la gare. On n'a pas oublié les barbaries que les Allemands

exercèrent sur la population inoffensive de Fontenoy, pour se venger d'un coup de main intrépidement exécuté par d'audacieux partisans qui venaient de franchir dans ce but l'énorme distance qui sépare les abords de Toul des environs de Langres. Il a été question de compléter l'occupation de la boucle de la Moselle par la construction d'un fort à Gondreville. Cet ouvrage aurait eu l'avantage d'étendre jusqu'à près de mi-chemin de Frouard l'action de la place de Toul sur cette partie de la vallée de la Moselle. On n'a pas exécuté ce projet. On compte sans doute y suppléer par des ouvrages du moment; mais il semble qu'un ouvrage permanent serait préférable. L'espace ouvert à l'est, entre le mont Saint-Michel et Villey-le-Sec, est excessif. On en jugera par ce fait que Gondreville, qui est à quatre kilomètres de Villey-le-Sec, est à six kilomètres environ des batteries du mont Saint-Michel.

Mais nous n'indiquerions que d'une façon très imparfaite le rôle éventuel des forts de Toul sur la rive droite de la Moselle, si nous ne nous efforcions de donner au lecteur une idée nette de la remarquable position formée par le plateau que couvre la vaste forêt de Haye.

La Moselle, après avoir coulé à partir de Bayon, à sa sortie du département des Vosges, au fond d'une jolie vallée bordée de belles collines arrondies, se heurte, avant d'atteindre la plaine de Toul, contre un énorme plateau rocheux soulevé de plus de cent cinquante mètres au-dessus des plaines voisines et de plus de deux cents au-dessus du niveau de la vallée. C'est à travers ce massif que la Moselle a fini par s'ouvrir et se creuser un lit. L'ouverture de cette trouée, large d'abord de deux mille mètres, se rétrécit progressivement. La rivière coule bientôt au fond d'une gorge étroite et sombre, véritable faille rocheuse, bordée d'escarpements à pic.

A l'entrée du défilé se dressent deux éperons remarquables : la roche Saint-Joseph, à droite, dont le chemin de fer de Nancy à Vezelise et Mirecourt contourne le pied; à gauche la roche Sainte-Barbe, qui projette son hardi promontoire sur la petite plaine où la Moselle reçoit le Madon, son principal affluent français de gauche. Le bourg de Pont-Saint-Vincent est situé entre les deux roches, mais sous le commandement plus immédiat des crêtes de la roche Sainte-Barbe. De Pont-Saint-Vincent au hameau de Maron — point où la Moselle entre dans la portion la plus resserrée du défilé, — on mesure un peu moins de six kilomètres. Les gorges au fond desquelles la rivière poursuit sa courbe sinueuse, se développent sur un parcours de dix kilomètres, et la Moselle ne sort définitivement de cette région tourmentée qu'à Pierre-la-Treiche, hameau situé à cinq kilomètres de Toul. Il n'existe entre le pont Saint-Vincent et Toul aucun pont permanent sur la Moselle. On ne pourrait d'ailleurs pas en établir d'utilisables pour une armée dans toute la portion des gorges comprises entre Maron et les escarpements que domine le fort de Villey-le-Sec. Les pentes à pic des deux rives s'y opposent. La Moselle, après son coude dans la plaine de Toul, vient donner de nouveau, au bout de quelques kilomètres, contre le prolongement du massif montueux qu'elle a percé une première fois au-dessous de Pont-Saint-Vincent. Elle s'y ouvre encore une issue aux gorges pittoresques de Liverdun, et vient déboucher entre les crêtes de Frouard et celles du plateau de l'Avant-Garde, à vingt kilomètres de Toul, dans la vallée où la Meurthe trace son sillon orienté du sud-est au nord. Un coup d'œil sur la carte permet de se convaincre que la vallée inférieure de la Moselle, depuis Frouard jusqu'à Pont-à-Mousson, Metz, Thionville, etc., n'est que le prolongement naturel de celle de la Meurthe, depuis Lunéville, Saint-Nicolas-du-Port et

Nancy. Logiquement, c'est la Meurthe qui devrait donner son nom au cours inférieur des deux rivières après leur confluent. C'est l'usage contraire qui a prévalu. De là l'habitude de considérer comme un nouveau coude à angle droit de la Moselle la direction des eaux en aval de Frouard. Quant au massif montueux que la Moselle a percé deux fois et dont elle a si bizarrement contourné les pentes, il tombe à l'est sur la vallée de la Meurthe, d'une façon très raide à proximité de Frouard, à pentes plus adoucies à mesure qu'on remonte vers Nancy et Saint-Nicolas-du-Port. Au sud-est le massif projette des reliefs assez accentués sur le plateau qui court entre Meurthe et Moselle. Le chemin de fer de Nancy au pont Saint-Vincent suit assez exactement le pied de ces ressauts. Toute la partie haute de cette formation est couverte de bois profonds. C'est la forêt de Haye.

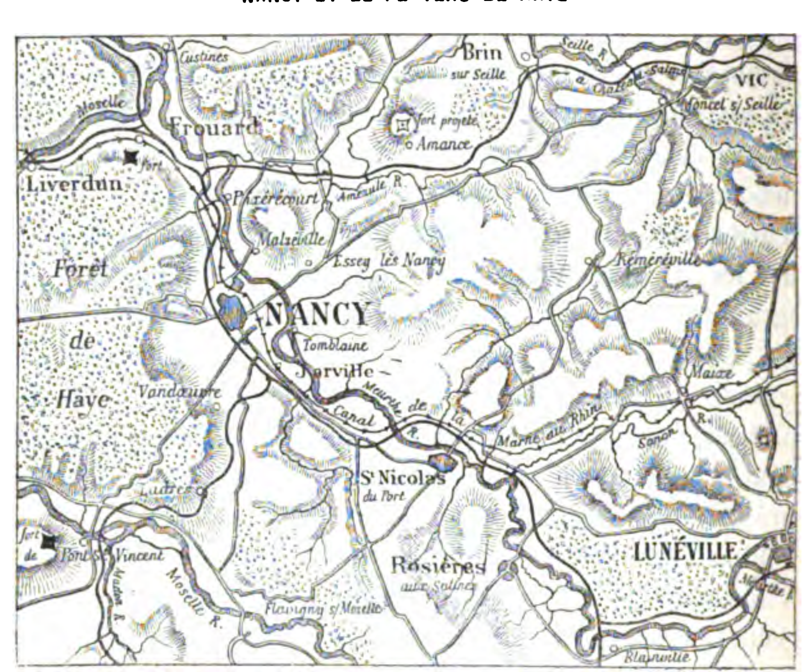
Il y a de grands bois aussi sur les plateaux à gauche des premières gorges de la Moselle; des bois couvrent encore les hauteurs de l'Avant-Garde, au nord du défilé de Liverdun. Il en est de même des croupes de Faux, sur la rive droite de la Meurthe, qui semblent se rattacher au même soulèvement montueux. Mais la position remarquable dont l'étude nous préoccupe particulièrement, est délimitée avec une précision et une netteté parfaites, sur deux faces d'abord, par le cours de la Moselle, du pont Saint-Vincent à Toul, puis de Toul à Frouard; par la Meurthe, de Frouard à Jarville (près Nancy); par la voie ferrée enfin, de Jarville au pont Saint-Vincent. — Ce magnifique quadrilatère de 70 kilomètres environ de développement, pourvu sur chaque face de retranchements naturels, constitue d'une part un obstacle de premier ordre aux approches contre Toul, et fournit de l'autre un précieux pivot d'offensive à l'armée française au delà de la Moselle. Il fournit le moyen d'exercer de redoutables actions de revers au delà de la Meurthe et de

la Moselle d'aval soit dans la direction de Nancy-Metz, soit dans celle de Nancy-Lunéville. L'occupation solide en est assurée d'abord par le groupe des forts de Toul : Dommartin, Chaudeney et Villey-le-Sec, à l'angle nord-ouest; par le fort de Frouard que l'on construit à l'angle nord-est; enfin, par celui de Pont-Saint-Vincent, à l'angle sud-est. Le fort de Frouard remplit un double objet: point d'appui de l'occupation du plateau, il enfile à la fois la vallée inférieure de la Moselle et par delà la Meurthe le vallon de Lay-Saint-Cristophle, débouchés nécessaires de l'assaillant. Considéré comme fort d'arrêt isolé, il maîtrise l'importante bifurcation du chemin de fer de Paris-Strasbourg vers Metz et l'origine de la ligne de Nancy-Château-Salins-Dieuze-Sarreguemines, qui va se rattacher au réseau allemand, en tournant Metz à grande distance. Le site du fort, à l'éperon nord-est du plateau, au-dessus de la jonction des deux vallées, le garantit contre les attaques d'un ennemi qui ne se serait pas logé préalablement sur le plateau lui-même.

Plus forte encore est la position du fort de Pont-Saint-Vincent. Ses batteries couronnent les roches escarpées de Sainte-Barbe, sur la rive gauche de la Moselle, à son confluent avec le Madon. Elles commandent le pont de la route de terre et celui du chemin de fer de Nancy à Mirecourt par Vezelise, point de passage d'importance exceptionnelle. A un autre point de vue, le fort de Pont-Saint-Vincent étend à un degré inestimable le rayon d'action de la place de Toul. Il interdit tout établissement de pont sur la Moselle entre le rocher de Sainte-Barbe et le point où les gorges deviennent infranchissables, ce qui rejette le point de passage de la rivière par un corps d'armée chargé de l'investissement de Toul, au moins à la Basse-Flavigny, c'est-à-dire à plus de 25 kilomètres au sud-est de la place. Les positions de la forêt de Haye assureraient un point d'appui d'une rare solidité à

l'aile gauche d'une armée française en position sur la Moselle, en amont de Pont-Saint-Vincent, ou sur les collines de la Meurthe, de Frouard jusque vers Lunéville.

NANCY ET LE PLATEAU DE HAYE



Aucun ouvrage de fortification n'a été élevé sur la face est du quadrilatère. Mais les berges du plateau tournées vers la Meurthe offriraient, depuis Frouard jusqu'à Ludres au pied de la roche Saint-Joseph, qui fait pendant à la roche couronnée par le fort de Pont-Saint-Vincent, une admirable position défensive sur laquelle de bonnes troupes braveraient aisément l'assaut d'un ennemi très supérieur en nombre. La belle et grande ville de Nancy s'étend au pied même du point central de cette ligne de bataille, dans une petite plaine entre la Meurthe et les ressauts successifs qui montent jusqu'à la lisière du plateau de Haye. L'ennemi débouchant

par les routes d'Allemagne, devrait donc, avant même d'aborder la vraie ligne de bataille de l'aile gauche française, passer de vive force la Meurthe et le canal, enlever Nancy, ses faubourgs et les nombreux villages pressés sur les gradins inférieurs du plateau. Et c'est après avoir accompli cette tâche difficile, qu'il lui faudrait aborder de front les crêtes escarpées où se développe la forêt de Haye.

Mais c'est surtout au point de vue offensif que la position de Toul, complétée par l'occupation de la forêt de Haye, présente des propriétés remarquables. Elle se prête aux concentrations rapides, puisque indépendamment de la grande voie ferrée Paris-Strasbourg par Toul, elle est reliée aux lignes de mobilisation du centre et du sud par le chemin de fer de Nancy-Pont-Saint-Vincent-Vezelise-Mirecourt-Neufchâteau-Chaumont-Langres, etc. Pour le front des Côtes, Toul est un saillant protecteur inestimable. Une seule marche suffirait pour porter l'armée française débouchant droit au nord, par Trondes, Toul, Fontenoy, Liverdun et Frouard, sur les derrières d'une armée d'invasion qui aurait tenté de forcer le passage aux défilés d'Apremont, de Boucq, de Gironville; deux étapes la porteraient sur les flancs d'une armée allemande en marche sur Verdun, et à la troisième journée l'assaillant serait coupé de Metz et de ses communications avec l'Allemagne. Le débouché au sud-est, par le pont Saint-Vincent, Ludres et Jarville près Nancy, le long des vallées, et par le plateau entre Moselle et Meurthe, ne serait pas moins fécond en résultats, dans l'hypothèse d'une armée ennemie partie de Strasbourg, qui aurait passé la Moselle à Bayon, et marcherait vers les trouées de la Meuse autour de Neufchâteau. Dès la première marche en avant dans cette direction, l'armée française, concentrée dans le rayon de Toul, tomberait en effet sur le dos des troupes ennemies qui auraient dépassé la Moselle, et les couperait de leur base d'opérations. Il suffit

enfin, pour apprécier le rôle éventuel de Toul et du plateau de Haye, de noter que celles de nos colonnes qui en déboucheraient par Nancy, en avant — au nord et au nord-est — dépasseraient dès la première marche la ligne de la Seille et la frontière de la Lorraine démembrée, couperaient à la seconde la grande voie ferrée de Metz-Mayence, et intercepteraient à la troisième toutes les communications de Metz avec l'Allemagne.

Il a été question, à plusieurs reprises, d'étendre, en y comprenant la ville de Nancy avec de solides débouchés au delà de la Meurthe, le système déjà si vaste de Toul et du plateau de Haye. La situation de la patriotique cité de Nancy est assurément cruelle. Elle est exposée, selon que des forces françaises occuperaient la forêt de Haye ou que l'armée se formerait en arrière de la ligne de la Moselle, soit à servir de champ de bataille, soit à être occupée sans coup férir par l'ennemi dès les premiers jours qui suivraient la mobilisation générale des armées. Nancy fortifié échapperait à ces fâcheuses éventualités; mais rien encore ne paraît avoir été définitivement décidé. Il convient de reconnaître que la question est délicate et que les perplexités sont permises. Pour couvrir efficacement Nancy, il faudrait de toute nécessité porter la ligne des forts détachés jusqu'au plateau d'Amance, magnifique formation isolée à dix kilomètres au nord de Nancy, commandant à la fois la plaine de la Meurthe et la vallée de la Seille. L'occupation d'Amance entraînerait comme conséquence forcée la fortification de divers points reliant ce saillant capital du système, d'une part à Frouard, de l'autre au pont Saint-Vincent. La région fortifiée prendrait ainsi une extension démesurée, et nécessiterait l'immobilisation d'une masse de troupes de garnison réellement excessive.

La complexité du système défensif dont Toul est la base

pivotale, nous a amené à entrer dans des développements peut-être trop étendus. Le lecteur, néanmoins, n'aura pas de peine à se rendre compte de ce fait dès à présent acquis sans conteste, que Toul barre complètement la ligne centrale d'invasion, et rejette considérablement au midi, dans une direction oblique à la base d'opérations et à l'objectif suprême, toute armée allemande en marche de Strasbourg vers Paris. L'armée d'invasion n'aurait pas d'autre alternative que de débuter par des sièges ou d'aller chercher au sud de Neufchâteau des voies complètement libres d'obstacles. Ce résultat, qui tient avant tout aux formes orographiques de la région et à la sagacité avec laquelle le génie en a su tirer parti, n'est point subordonné, comme on pourrait être tenté de le croire, à la présence d'une grande armée de campagne manœuvrant autour de Toul. La région fortifiée de Toul est sans contredit un lieu de rassemblement exceptionnellement avantageux pour l'armée française; mais la garnison fixe de la ville et des forts suffirait parfaitement pour interdire à l'ennemi l'usage de la voie centrale et des premières voies parallèles au nord et au sud du camp. Pont-à-Mousson, Frouard et Nancy sont les points de départ sur la Moselle et la Meurthe, d'un faisceau de routes convergeant vers Paris, qui constituent, avec les routes de Thionville-Dun-Reims et Metz-Verdun-Châlons, les deux lignes essentielles d'invasion, et qui ont sur les précédentes l'avantage signalé de tourner les défilés de l'Argonne. Or ces voies se heurtent au front des Côtes entre Saint-Mihiel et Toul, à la place et aux forts détachés de Toul, au fort de Pont-Saint-Vincent en première ligne, aux forts de Blénod et de Pagny-la-Blanche-Côte en deuxième. Les nombreux chemins qui rayonnent de Nancy vers l'ouest, à travers le plateau et la forêt de Haye, vont heurter au fond d'un cul-de-sac, barré par le camp de Toul, le Pont-Saint-Vincent et, dans l'intervalle, par l'impraticable gorge de la

Moselle. En admettant donc l'hypothèse d'une concentration des armées françaises très en arrière de la ligne de défense ou bien la retraite de ces armées après une offensive malheureuse, il est constant que l'assaillant, s'il tenait à éviter les lenteurs d'un siège, serait obligé de se détourner de la direction normale, et d'incliner fortement au sud, à distance énorme de la place de Toul.

En résumé, les avancées extrêmes du camp de Toul (Pagny-la-Blanche-Côte et Pont-Saint-Vincent) ramènent à plus de cent kilomètres au sud-est des avancées septentrionales de Verdun, les points de passage où l'ennemi peut franchir notre frontière stratégique sans rencontrer d'obstacles fortifiés.

La force que les ouvrages essentiels du camp de Toul tirent de leur site est telle qu'une garnison relativement peu considérable l'occuperait de la façon la plus solide. Quinze ou seize mille hommes suffiraient. Portée à vingt-cinq mille combattants, la garnison pourrait fournir, le cas échéant, une colonne mobile de plus de douze mille hommes (une bonne division de toutes armes) capable de rayonner dans toutes les directions par les divers débouchés de la région fortifiée.

L'envahisseur, à la vérité, pourrait se borner à observer Toul avant d'en venir soit à un siège régulier, soit à un blocus complet. Cette éventualité se réaliserait sans doute le plus probablement dans l'hypothèse de la marche d'une armée d'invasion pénétrant par la direction générale de Lunéville-Bayon-Vezelise-Neufchâteau. Dans ce cas, deux grands détachements seraient indispensables pour couvrir la ligne d'opérations contre les incursions des colonnes mobiles de Toul : l'un à Nancy, surveillant les débouchés de la forêt de Haye; l'autre à Colombey, couvrant les routes d'étapes de l'armée d'invasion sur les plateaux entre Moselle et Meuse. La distance entre les deux détachements étant de plus de

35 kilomètres, comptés entre Nancy et Colombey par le pont de Flavigny, la force de chacun d'eux devrait atteindre au moins l'effectif d'une division complète, s'ils ne voulaient s'exposer à être assaillis avec une notable supériorité numérique par la colonne d'opérations du camp de Toul. Il convient de remarquer que dans l'hypothèse envisagée, Toul demeurerait en libre communication avec tout le front des Côtes et Verdun d'une part, avec Paris de l'autre par la voie ferrée, du moins jusqu'au moment où l'armée d'invasion partie de Strasbourg aurait réussi à opérer sa jonction sur la Marne avec l'armée d'invasion partie de Metz et débouchant au nord de Verdun par Dun, Stenay et les défilés de l'Argonne. Si l'ennemi entreprenait de former le blocus complet du camp de Toul, il devrait immobiliser, dans ce but, au moins deux autres divisions complètes : l'une vers Ménil-la-Tour, dans la Woèvre, face à Lucey et au mont Saint-Michel; l'autre, à Pagny-sur-Meuse, à cheval sur le chemin de fer et la route de Paris. Ces deux divisions communiqueraient d'ailleurs difficilement entre elles et avec les précédentes. La chaîne des Côtes se dresse entre Ménil-la-Tour et Pagny, et elle ne pourrait être franchie qu'après que les troupes de défense du front des Côtes auraient été débusquées du plateau de Boucq. De Pagny-sur-Meuse à Colombey, il n'y a pas moins d'une trentaine de kilomètres, et encore la route passe-t-elle sous le feu du fort de la Blanche-Côte. Même distance et difficultés analogues pour les communications entre Ménil-la-Tour et Nancy.

Il est donc aisé de se convaincre que, même investie par deux corps d'armée (quatre divisions), la garnison du camp retranché de Toul serait en mesure de tenir constamment en haleine les troupes de blocus et de tenter contre leurs divers groupes des entreprises susceptibles de succès. Quant au siège régulier, ce serait une très grosse affaire qui exigerait des forces encore plus considérables. On pourrait peut-être

s'approcher de Toul, du côté nord-est, de façon à bombarder la ville. Mais le bombardement à distance n'aurait aucune efficacité, en raison de la facilité avec laquelle la population civile et les troupes tenues en réserve pourraient trouver dans les villages, à l'intérieur du camp, des refuges à l'abri des obus. L'assiégeant serait tenu d'entreprendre le siège régulier des forts constituant l'enceinte extérieure. Le mont Saint-Michel est inabordable. Villey-le-Sec est la clé de la position à l'intérieur du coude de la Moselle. Mais, outre que le site est extrêmement favorable à la défense, la chute de Villey-le-Sec ne terminerait rien. Il faudrait prendre encore Chaudeney et Dommartin, pour aboutir finalement à un front du corps de place de Toul, couvert par la Moselle. Le choix des secteurs sud, comme objectif d'attaque régulière, semblerait devoir conduire plus promptement l'assaillant au résultat. Le fort du Tillot peut être abordé sans trop de difficultés par un corps de siège débouchant de Colombey, et une fois le fort enlevé, l'attaque ne rencontrerait plus d'obstacles sérieux en avant du front sud-ouest de la place, qui est faible et dominé à courte distance. Mais l'enlèvement du fort du Tillot serait loin d'être chose aisée, car ce fort n'est nullement isolé. Tant que la défense demeurerait en possession de la terrasse culminante que couronnent les forts de Blénod et de Domgermain, les travaux d'attaque contre le Tillot seraient pris à revers et même à dos par les batteries fixes et par les ouvrages de contre-approche que la garnison mobile ne manquerait pas de pousser dans la plaine, sur le flanc et les derrières des assaillants.

Il semble donc que l'occupation de la terrasse des Côtes et la prise de Blénod et de Domgermain, devraient être le prélude indispensable d'une attaque sérieuse contre le Tillot, la Justice et le corps de place. Or, le site des forts de Domgermain et de Blénod en rend le siège en

règle extrêmement difficile, pour ne pas dire impraticable. Les escarpements qui font face à l'est défient l'escalade. Des ouvrages de campagne occupés par quelques bataillons disposés de manière à relier les deux forts et à commander les rares chemins qui permettent de s'élever de la plaine au haut du rempart naturel dont Blénod et Domgermain constituent les bastions saillants, rendraient certainement la position inabordable. C'est donc en venant de la vallée de la Meuse et en s'élevant sur le revers occidental du massif, que l'ennemi pourrait tenter de couronner les crêtes. Mais l'épaisseur du massif (8 kilomètres), les bois qui le hérissent et les profonds ravins transversaux qui le déchiquettent, offrent autant d'obstacles que la défense saurait bien mettre à profit. Les troupes de la garnison n'ayant à craindre ni d'être débordées ni d'être prises à revers, pourraient retarder pour ainsi dire indéfiniment l'ouverture des véritables travaux d'approche, surtout contre Domgermain, que les escarpements du ravin de Val-de-Passey couvrent à l'ouest aussi efficacement que les pentes à pic du versant oriental le couvrent du côté de la plaine de Toul.

Aussi, le plus probable est-il que dans l'éventualité d'un début de campagne malheureux pour la France, l'ennemi se bornerait à observer et à bloquer le camp de Toul jusqu'à ce que le sort de la guerre se fût décidé sous les murs de Paris. Malgré la gêne immense que la nouvelle place infligerait aux communications des armées allemandes enfoncées dans le bassin de la Seine, et en dépit des périls mêmes que la position du camp retranché ferait courir aux troupes ennemies en retraite, dans l'éventualité d'un retour de fortune ou d'une manœuvre reportant l'armée française sur le front des Côtes, il est extrêmement probable que les difficultés de l'entreprise détourneraient l'envahisseur de tenter le siège régulier de Toul et de ses forts extérieurs.

C'est sans doute plutôt contre les forts de Liouville et de Gironville que les Allemands — si des succès au début leur permettaient d'entreprendre des sièges — porteraient leur principal effort. La rupture de la barrière, en face du débouché de Commercy, aurait pour eux, comme nous l'avons dit dans le chapitre précédent, l'inestimable avantage de permettre de rattacher, par une voie de raccord, la ligne de Paris-Strasbourg au réseau des chemins de fer allemands. Toul serait ainsi tourné par le nord. Mais, dans cette éventualité même, la place et le camp de Toul ne conserveraient pas moins une extrême importance. La garnison pourrait d'abord seconder la défense de Liouville et de Gironville par d'énergiques sorties en Woëvre sur les derrières de l'assiégeant. Et même après la chute des deux forts, Toul, par sa position si rapprochée de l'unique ligne de communication conquise par l'ennemi, le forcerait d'immobiliser encore des forces considérables en face des débouchés du secteur nord du camp retranché.

CHAPITRE VI

La vallée de la Moselle entre le pont Saint-Vincent et Épinal. — Routes d'invasion. — Les ponts de Bayon et de Charmes. — Position d'Épinal. — Défilé de la Moselle. — Montagne de la forêt d'Épinal. — Site de la ville. — Plateaux de la rive droite; leur valeur stratégique. — Forts de Razimont et de la Mouche. — Forts de Dogneville et de Longchamps. — Les Faucilles et les plateaux de la rive gauche. — Nécessité de leur occupation. — Front méridional. — Forts du Bambois, de Roulon et de Girancourt. — Conditions de défense du plateau de la rive gauche. — Le fort d'Uxegney. — Épinal, place de manœuvres. — Considérations sur le rôle d'Épinal dans la défense de la frontière démembrée.

I

Du fort de Pont-Saint-Vincent au fort de Dogneville, le plus septentrional des ouvrages du camp d'Épinal, la distance comptée en suivant la vallée de la Moselle est d'un peu moins de 50 kilomètres. Les seules localités de quelque importance arrosées par la rivière dans l'intervalle, sont Bayon et Charmes. Sur tout cet espace, le front de défense est uniquement couvert par le cours de la Moselle. Aucun ouvrage de fortification ne renforce cette faible barrière naturelle. A la vérité, on construit un fort d'arrêt sur la principale des routes qui mènent d'Alsace à la portion envisagée du cours de la Moselle. Mais ce fort complètement isolé, s'élève à Manonvillers, entre Avricourt et Lunéville; il a pour objet d'interdire à l'ennemi l'usage du chemin de fer de Paris-Strasbourg dans la zone comprise entre la frontière politique et la frontière militaire, et de couvrir la

tête de notre réseau vosgien de Lunéville à Saint-Dié. C'est le seul ouvrage de fortification construit dans cette zone. Nous sommes donc en présence d'une interruption remarquable et caractéristique de la nouvelle ligne de défense. C'est une sorte d'immense pertuis ouvert entre le front de Verdun à Toul, que nous venons de décrire, et le front d'Épinal à la frontière suisse, que nous étudierons tout à l'heure. Cette trouée a-t-elle été laissée délibérément ouverte? L'absence de fortifications entre Pont-Saint-Vincent et Dogneville doit-elle être, au contraire, considérée comme une conséquence de la nature du terrain? Nous croyons que la trouée a été voulue. C'est le débouché imposé à l'envahisseur, la section de frontière qu'il lui faudra nécessairement aborder, le champ de bataille intentionnellement préparé par la défense. C'est là, croyons-nous, que l'armée française, si elle est concentrée en temps utile, affrontera le choc de l'ennemi, et c'est de là qu'elle débouchera pour l'offensive.

Quoi qu'il en soit, la trouée de la Moselle est désormais le chemin forcé d'une armée d'invasion en marche de Strasbourg vers la Meuse et le bassin de la Seine. Partout ailleurs cette armée se heurterait à des barrières fortifiées. Deux routes principales qui courent parallèlement de l'est à l'ouest, distantes d'une vingtaine de kilomètres l'une de l'autre, donnent accès dans la trouée. La plus septentrionale suit jusqu'à Lunéville la grande route de Strasbourg à Paris par Saverne et Sarrebourg. Elle s'en détache ensuite, pour franchir la Moselle au pont de Bayon, passe à Haroué, Vezelise, Colombey-les-Belles, et permet d'atteindre la Meuse à l'un des passages signalés en amont du fort de Pagny-la-Blanche-Côte. La deuxième route débouche des Vosges à Raon-l'Étape, passe à Rambervillers, franchit la Moselle à Charmes, et se dirige, par Mirecourt et Chatenois, sur Neufchâteau. Des chemins secondaires, dirigés dans le même sens

que les deux routes fondamentales, permettraient d'ailleurs à l'armée d'invasion de s'avancer sur plusieurs colonnes avec un front de déploiement de trente à quarante kilomètres.

La distance du pont Saint-Vincent à Bayon est de 20 kilomètres. On compte, dans l'intervalle, deux ponts sur la Moselle : celui de Flavigny-Basse, emprunté par une route menant de Nancy à Vezelise, et celui de Velle-sur-Moselle, que pourraient prendre des colonnes ennemies venant de Saint-Nicolas-du-Port ou de Rozière-aux-Salines, dans la vallée de la Meurthe. Mais la petite ville de Bayon est vraiment le point stratégique important et le nœud essentiel de routes de toute cette section de la frontière. C'est à Bayon que la grande voie ferrée qui relie directement à la Lorraine la Franche-Comté et tout le midi de la France, quitte la vallée de la Moselle pour aller s'embrancher à Blainville, entre Rozière et Lunéville, sur la ligne de Paris-Strasbourg. Bayon est aussi le point de convergence de diverses routes de terre, depuis celle de Nancy à Épinal, jusqu'à celle de Baccarat à Toul. Entre Bayon et Charmes (12 kilomètres), il n'existe pas de pont permanent sur la Moselle; mais Charmes le cède à peine à Bayon comme point de passage et nœud de routes important. La ville de Charmes est sur la rive gauche de la Moselle. Un faubourg auprès duquel se trouve la station du chemin de fer occupe sur la rive droite les abords du pont. Une grande et belle forêt de plusieurs kilomètres d'épaisseur s'étend à l'est en face de la ville, sur le plateau et sur les collines qui commandent la vallée de la Moselle. Il n'est pas inutile de remarquer qu'à Charmes la rive gauche de la Moselle, plus élevée que la rive droite, fournirait d'excellentes positions défensives pour disputer le passage de la rivière à l'ennemi. Un chemin de fer réunit Charmes à Rambervillers. Cette dernière ville, située dans la vallée de la Mortagne, peut être considérée comme le nœud de toutes les routes d'Alsace,

depuis le col du Donon jusqu'au col de Sainte-Marie-aux-Mines. La route de Rambervillers à Charmes, et par suite le pont de cette ville, seraient donc le débouché nécessaire du gros de l'aile gauche de l'armée d'invasion. Le pont de Châtel (10 kilomètres en amont de Charmes) pourrait aussi être employé concurremment, sans préjudice des ponts de campagne jetés entre ces deux localités. Châtel n'étant qu'à 10 kilomètres du fort de Dogneville, les points de passage de la Moselle au nord de ce bourg n'auraient qu'une importance très secondaire. Le meilleur, celui de Thaon, est déjà sous le canon de Dogneville. Il serait, par contre, difficile d'exagérer l'importance du double débouché de Charmes et de Châtel. Indépendamment de la grande route de Neufchâteau par Mirecourt, auquel il donne accès, une deuxième, plus méridionale, à peu près parallèle à la précédente, permettrait à l'envahisseur d'aborder la Meuse en amont de Neufchâteau, de manière à gagner par Chaumont le bassin de la Seine, en se tenant hors du rayon d'action des forts avancés de Langres et de Toul. De Châtel en particulier, part un chemin qui longe le pied oriental du massif de Virine, belle formation montueuse qu'il avait été question de fortifier, gagne Dompaire, et de là se bifurque pour conduire, à volonté, soit sur Langres par la crête des Faucilles, soit dans la vallée de la Saône au sud, vers Vesoul et Besançon. Tous ces chemins seraient d'extrême importance pour l'ennemi, soit que l'armée d'invasion marchât droit vers la Meuse et la Seine, c'est-à-dire dans la direction de la trouée, entre Langres et Neufchâteau, soit que l'envahisseur tournât, face au sud, pour descendre en Franche-Comté, à travers la chaîne des Faucilles. On compte un peu plus de 50 kilomètres de Bayon à la Meuse et autant de Charmes ou de Châtel à Neufchâteau. Il convient de remarquer qu'aucune voie ferrée reliant la France

à l'Allemagne ne pénètre dans la trouée. La ligne de Nancy à Mirecourt par Vezelise, le long de la vallée du Madon, suit une direction sensiblement parallèle à la Moselle. Quant à la ligne d'Épinal à Neufchâteau par Mirecourt, elle est tenue à ses deux extrémités par le camp retranché d'Épinal et par le fort d'arrêt de Bourlemont, près de Neufchâteau. Une voie de raccord, par exemple de Charmes à Mirecourt, offrirait, en raison de la nature du terrain, d'assez grandes difficultés d'exécution et ne donnerait que de médiocres avantages.

II

Nous avons dit que les premiers passages de la Moselle en amont de Châtel tombaient déjà sous le canon de Dogneville, l'un des forts avancés d'Épinal. A partir de ce point d'ailleurs, le pays change d'aspect, et de même qu'au nord les escarpements de la forêt de Haye contrastent avec les molles ondulations du terrain entre la Moselle et le Madon, de même au sud la fin de la trouée coïncide avec le passage du pays de plaine en pays de montagne.

La Moselle, après avoir coulé pendant 45 kilomètres dans une profonde et riante vallée, entre deux chaînes parallèles de montagnes, depuis sa source près du col de Bussang jusqu'au confluent de la Vologne, rencontre tout à coup devant elle un soulèvement montueux, orienté de l'ouest au nord-est, qui lui barre le chemin des plaines. C'est une épaisse arête rocheuse, couronnée de bois touffus, qui se rattache aux Faucilles, et se prolonge durant près de 30 kilomètres jusque vers Bruyères, où de fortes dépressions la séparent du massif de la forêt de Mortagne, entre Brouvelieures et Saint-Dié. L'altitude du chaînon varie de 450 à 500 mètres et son épaisseur atteint trois ou quatre kilomètres. La

Moselle, arrêtée par ce barrage, l'a rongé, l'a creusé, et s'est ouvert durant les périodes géologiques une étroite fissure au fond de laquelle elle roule pendant plus d'une lieue ses eaux torrentueuses. La vallée se rétrécit aussitôt après le confluent de la Vologne, puis se transforme au delà des villages d'Arches et d'Archettes en une gorge pittoresque, aux flancs hérissés de hêtres et de sapins. Çà et là quelques ravins latéraux échancrent le flanc des montagnes. Le défilé se resserre ensuite, pour ne s'entr'ouvrir qu'aux abords immédiats de la ville d'Épinal. Là les berges de la profonde tranchée que la Moselle s'est creusée à travers le massif de la forêt d'Épinal s'écartent un peu. Elles tombent abruptes et rapides sur la rivière; mais elles laissent un espace de 4 à 500 mètres entre leurs talus. C'est au fond de ce couloir qu'est bâtie la ville d'Épinal, chef-lieu du département des Vosges, centre d'une position stratégique dont l'importance le cède à peine à celle de Verdun. Dès la sortie de la ville, la vallée s'évase, les collines s'écartent et s'abaissent, et la Moselle, perdant toute allure torrentueuse, coule paisible à travers les ondulations de la plaine de Lorraine. L'emplacement de la ville, au goulot de l'entonnoir par lequel se dégorgent toutes les eaux drainées dans le bassin supérieur de la Moselle, est aussi peu militaire que possible. C'est le fond d'un énorme fossé plongé du haut d'escarpes de plus de 100 mètres d'élévation. Mais ce qui fait la valeur et la force de la position d'Épinal, c'est le massif même troué par la rivière, c'est-à-dire la grande croupe transversale qui commande les plaines et barre l'entrée de la région des montagnes. Une armée appuyée sur ce massif, pourvu qu'elle soit garantie contre une attaque à revers — condition remplie par la fortification de la vallée supérieure qui sera décrite plus loin, — tiendrait sous son commandement tous

les débouchés de la trouée de la Moselle d'une façon si menaçante et si efficace, que l'ennemi ne pourrait sans une témérité extrême se risquer à franchir les ponts de Bayon, de Charmes ou de Châtel avant d'avoir débusqué cette armée de ses positions sur les plateaux et sur les pentes du massif à l'est d'Épinal.

L'armée française campée aux abords d'Épinal, sur la rive droite de la Moselle, ne serait, en effet, qu'à quinze kilomètres de Rambervillers, à dix de Châtel, à vingt de Charmes, à moins de trente-cinq du pont de Bayon; c'est-à-dire qu'une seule marche, vigoureusement poussée, conduirait nos troupes sur les derrières de l'envahisseur assez imprudent pour s'engager dans la trouée, et qu'une deuxième étape leur suffirait pour couper net toute communication entre l'Allemagne et l'armée allemande d'invasion. Dans l'hypothèse où l'ennemi aurait laissé de grandes forces en observation sur les plateaux de la rive droite, la faculté de se servir en sécurité des ponts d'Épinal, permettrait à l'armée française, le cas échéant, de se dérober inopinément, pour se jeter par Mirecourt (une marche à l'ouest) sur le flanc et sur les derrières des corps qui auraient pénétré dans la trouée à la faveur de l'armée d'observation.

Ces propriétés de la position d'Épinal ne pouvaient échapper aux organisateurs de la nouvelle frontière militaire. La question était de savoir si les plateaux et les pentes du massif, sur l'une et l'autre rive de la Moselle, se prêtaient à une occupation solide au moyen d'un nombre relativement restreint d'ouvrages de fortification permanente. Après cette première question préjudicielle, une autre se posait, non moins pressante, celle de l'occupation de la haute Moselle, car il était trop évident que la position d'Épinal serait intenable si elle pouvait être tournée et prise à dos par des corps d'armée descendant des cols des

Vosges du haut Rhin, et venant franchir la Moselle au sud d'Épinal, soit au débouché de la vallée de la Vologne à Arches, soit à celui de la vallée de la Moselotte à Remiremont. Barrer la haute Moselle était chose relativement aisée. Mais la première question demanda plus d'études et de tâtonnements. Fortifier la ville même d'Épinal, il n'y fallait point songer. Créer une ceinture de forts détachés autour d'une ville ouverte, c'est-à-dire une ligne d'ouvrages extérieurs sans place centrale, sans réduit fortifié, c'était une conception tout à fait originale, sans exemple et sans précédents, qui soulevait par conséquent, comme toute idée neuve et hardie, une multitude d'objections. C'est à cette idée néanmoins qu'on finit par s'arrêter.

La première condition à remplir pour pouvoir s'établir solidement sur les plateaux de la rive droite de la Moselle était de maîtriser la croupe montueuse de la forêt d'Épinal, du moins dans la partie du massif la plus voisine de la ville. On y est parvenu en occupant par de solides ouvrages la hauteur de Razimont, l'un des points culminants de l'arête, et la hauteur de la Mouche, qui surplombe la gorge de la Moselle en face de l'échancrure du ravin de Dinozé, par lequel la voie ferrée du sud, quittant la vallée de la Moselle, s'élève vers la crête des Faucilles avant de descendre en Franche-Comté vers Vesoul et Besançon. Le sommet de Razimont se dresse à la lisière des bois dominant les pentes de la forêt en même temps que les plateaux découverts à l'ouest et au nord. L'altitude de Razimont (464 mètres) est supérieure à celle de tous les sommets de l'arête situés à portée efficace du canon. La route de Docelles, qui mène directement à travers la forêt d'Épinal à la vallée de la Vologne, passe immédiatement au pied des glacis du fort. La grande route d'Épinal à Rambervillers qui longe durant plusieurs kilomètres les pentes septentrionales du massif, passe aussi sous le feu immédiat de Razimont.

Le fort de la Mouche se dresse en pleine forêt. Il a peu d'action sur les plateaux battus par Razimont, mais il maîtrise le défilé de la Moselle en amont, ainsi que la bifurcation du chemin de fer sur le revers des crêtes de la rive gauche. Les deux forts relativement très rapprochés d'Épinal ne rempliraient toutefois que bien imparfaitement le but poursuivi, si la nature du terrain n'avait permis de donner plus d'air et d'espace au camp retranché de la rive droite. Un ruisseau dit de Saint-Oger, formé par la réunion des eaux de divers ravins descendant du flanc de la forêt d'Épinal, sort des bois à sept kilomètres environ à l'est de la ville, creuse profondément son sillon dans le plateau, et va rejoindre la Moselle à cinq ou six kilomètres au-dessous d'Épinal, à l'entrée des plaines, après avoir arrosé les villages de Deyvillers, Juxey et Dogneville. Le long de la rive droite du ruisseau, s'allonge une longue et haute croupe, reliée à l'un des contreforts de la forêt, dominant les plaines qui ondulent au loin au nord, vers Charmes et Rambervillers, et se terminant par un éperon qui tombe brusquement sur les bords de la Moselle, non loin des villages de Chavelot et de Thaon.

C'est sur cette croupe qu'on a porté la défense de la position des plateaux sur la rive droite de la Moselle. Là s'élèvent les forts de Dogneville et de Longchamps, flanqués l'un et l'autre de Batteries annexes. Le fort de Dogneville construit sur l'éperon, commande la plaine et la vallée de la Moselle jusqu'aux abords de Châtel. Il maîtrise le chemin de fer et la grande route de Nancy, en même temps que le chemin de Lunéville par les plateaux intermédiaires entre Charmes et Rambervillers. Le fort de Longchamps, situé à deux kilomètres à l'est du précédent, balaie toutes les pentes du plateau au nord-est et à l'est. Il intercepte le chemin le plus direct de Rambervillers à Épinal. La distance

toutefois est très grande entre le fort de Longchamps et celui de Razimont. L'espace ouvert entre les deux ouvrages n'a pas moins de six kilomètres, à vol d'oiseau. C'est dans cet intervalle que se creuse le vallon du ruisseau de Saint-Oger, et c'est par là que pénètre la grande route de Rambervillers. Deux Batteries projetées doivent fermer cette trouée : l'une occupant un mamelon, au-dessus du village de Deyvillers; l'autre sur le flanc et à la lisière de la forêt d'Épinal, à peu de distance du même village. L'une et l'autre battraient la route de Rambervillers et les pentes du vallon supérieur de Saint-Oger. L'ensemble des ouvrages décrirait par conséquent, du pied de la Mouche au pied de l'éperon de Dogneville, un arc irrégulier de 14 kilomètres de développement dont la vallée de la Moselle dessinerait la corde. Il suffirait de quelques ouvrages de campagne intermédiaires pour donner une grande solidité défensive à cet ensemble. Le massif de la forêt ne se prêtant point aux attaques, l'assaillant serait tenu de diriger ses efforts contre le front entre Deyvillers et Dogneville, ce qui simplifierait singulièrement la tâche de la défense.

Mais, si l'on veut se faire une idée exacte de l'importance stratégique de la position d'Épinal, c'est comme point d'appui d'une armée d'opérations qu'il convient surtout de considérer le camp retranché des plateaux de la rive droite de la Moselle. Nous avons dit que le soulèvement montueux de la forêt d'Épinal s'étend sans interruption durant vingt kilomètres à l'est jusqu'aux abords de Bruyères. Derrière le massif, c'est-à-dire le long de son revers méridional, se développe la profonde vallée de la Vologne, suivie par le chemin de fer d'Épinal à Gerardmer et à Saint-Dié. Séparée des plaines du nord par l'épais rideau de la forêt d'Épinal, la vallée de la Vologne peut servir de lieu de rassemblement et de concentration pour une armée entière qui serait absolument

dérobée aux vues de l'ennemi. De même, la vallée de la Moselle aux abords d'Épinal, et le vallon de Saint-Oger à l'intérieur du camp retranché sur la rive droite, pourraient recéler des forces considérables que les plus hardis éclaireurs ne sauraient apercevoir. Plusieurs bonnes routes, partant toutes de la vallée de la Vologne, traversent le massif de la forêt et débouchent dans les plaines au nord. Les principales sont celles de Bruyères à Rambervillers, de Fays et de Lépanges à Viménil, et la route de Cheniménil à Aydoiles, qui vient s'embrancher sur celle d'Épinal à Rambervillers, vers l'origine du vallon de Saint-Oger. Trois heures de marche (moins de dix kilomètres à parcourir) suffiraient donc aux corps d'armée concentrés dans la vallée de la Vologne pour traverser le massif et se porter en ligne, à droite de ceux qui déboucheraient du camp retranché entre les forts de Dogneville, de Longchamps et de Razimont. On a dit plus haut de quelles conséquences stratégiques pourrait être la marche d'une armée française ainsi concentrée, qui déboucherait tout à coup sur les flancs et les derrières d'un ennemi qui aurait passé la Moselle aux ponts de Châtel, de Charmes et de Bayon.

Les ouvrages d'Épinal, sur la rive droite de la Moselle, peuvent être considérés comme une vaste tête de pont sur la rivière. Il fut même sérieusement question au début de ne pas assigner d'autre rôle à la position. Mais la direction du génie ne persista pas longtemps dans cette idée. Si, en effet, les hauts plateaux correspondant aux précédents, qui s'étendent à l'ouest d'Épinal, avaient été laissés sans défense, il serait trop facile à l'ennemi, pour peu qu'il disposât d'une certaine supériorité numérique, de prendre à revers la tête de pont et de couper les troupes qui l'occuperaient de leurs communications avec l'ouest de la France et le midi. L'ennemi, considération plus grave encore, serait en mesure, pour peu qu'il nous devançât, de troubler et même

d'empêcher le débarquement et la concentration à Épinal des corps d'armée du midi qui arriveraient successivement par la ligne de Lyon-Vesoul-Épinal. Il y a enfin une incontestable utilité, sur laquelle il serait superflu d'insister, à ce que l'armée française soit libre de manœuvrer à volonté, alternativement sur l'une et sur l'autre rive de la Moselle, ce qui serait impossible s'il était loisible à l'ennemi de venir couronner les berges qui surplombent, sur sa rive gauche, l'étroit défilé de la rivière aux abords d'Épinal. L'occupation de ces hauteurs était donc nécessaire. Une étude méthodique du terrain montra bientôt que pour ménager à l'armée sa liberté d'action et de manœuvres sur les plateaux de la rive gauche, il fallait de toute nécessité porter la ligne des fortifications sur la crête même de la chaîne des Faucilles, de manière à embrasser dans le cercle des forts la région tourmentée où sont les sources de la plupart des cours d'eau qui échancrent le plateau, pour couler ensuite au nord, vers la Moselle.

Cette extension du camp retranché d'Épinal sur la rive gauche de la Moselle, était indispensable pour assurer le rayonnement facile de l'armée d'opérations, soit au nord et à l'ouest vers Mirecourt et Nancy, Langres ou Neufchâteau; soit au sud vers Vesoul, Besançon et la ligne de Lyon.

L'arc des Faucilles, depuis les crêtes qui surplombent la gorge de la rivière au sud d'Épinal, en face du fort de la Mouche, jusqu'au point où le nouveau canal de navigation de la Saône à la Moselle franchit la ligne de faîtes près de Girancourt, se développe à la distance successive de six, huit et dix kilomètres de la ville d'Épinal. La première partie de l'arête, délimitée au sud par le ravin de Dinozé, dans lequel se glisse la voie ferrée de Vesoul, va en s'élevant jusqu'au petit ballon de Bambois, haut de plus de 500 mètres. Le chemin de fer passe en tranchée sur l'un des flancs du

Bambois. La route nationale d'Épinal à Besançon, par Xertigny, se déroule sur l'autre flanc. A partir du Bambois la ligne de faîtes décrit lentement sa courbe presque insensible vers l'ouest et le nord, et se maintient à une altitude moyenne de 460 mètres. La route d'Épinal à Bains-en-Vosges franchit l'arête au hameau du Roulon, à six kilomètres du Bambois. Deux kilomètres plus loin, le nouveau canal de l'Est, qui a emprunté depuis la Saône la vallée du Coney, baigne le pied de crêtes jusqu'à 1,000 ou 1,200 mètres au delà du village de Girancourt. C'est auprès de ce village, que le canal franchit, au moyen de plusieurs écluses, la ligne de faîtes, pour redescendre au delà dans la vallée de la Moselle.

De tous les points de cet arc de hauteurs, long d'une quinzaine de kilomètres environ, la vue s'étend librement au sud et au sud-ouest sur les belles campagnes, semées de bois et de fraîches vallées, qui s'abaissent insensiblement jusqu'au niveau des plaines de la Saône et de l'Ognon. Trois forts qui pourront être reliés, le cas échéant, par des ouvrages de campagne intermédiaires ont paru suffisants pour former au sud et au sud-ouest la ceinture défensive du plateau. Ce sont d'abord le fort du Bambois, couronnant le piton de ce nom, qui enfile, conjointement avec le fort de la Mouche, le vallon de Dinozé, et commande au loin, vers le sud, le chemin de fer et la route de terre de Vesoul; puis vient le fort du Roulon, qui bat les chemins descendant vers la vallée du Coney; enfin le fort de Girancourt, qui commande le plateau au nord et à l'ouest et surveille les abords du canal et de la route d'Épinal à Langres, par Darney et Bourbonne.

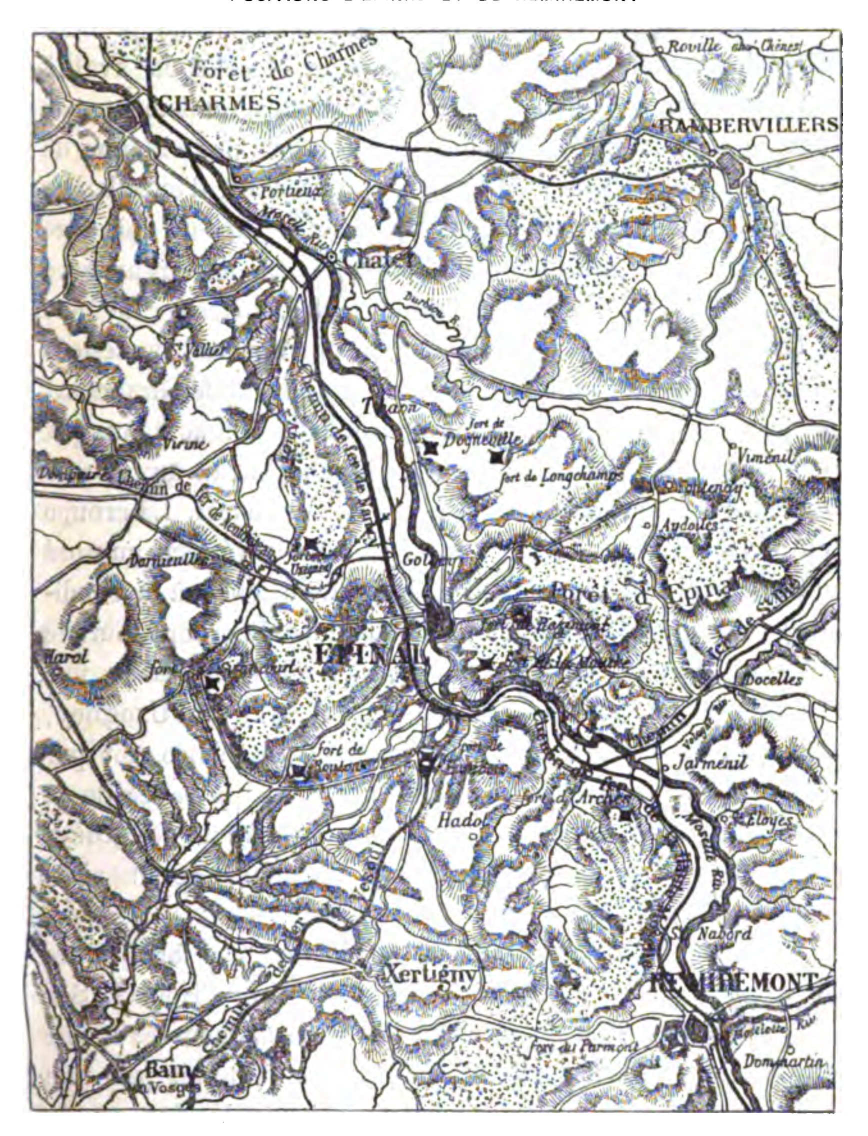
A partir de Girancourt, la ligne de défense, forcément repliée vers le nord, abandonne la crête des Faucilles. On compte environ 12 kilomètres en droite ligne de Girancourt à Chavelot-sur-Moselle, au pied du fort de Dogneville. Le

plateau ne présente dans cet intervalle aucune ligne de défense naturelle nettement tracée. Il aurait fallu, pour gagner les crêtes culminantes de ce secteur, aller jusqu'au massif de Virine, qui se dresse à deux lieues plus loin au nord-ouest. Cette extension du camp retranché de la rive gauche de la Moselle, déjà si vaste, aurait été tout à fait démesurée. Une dépression de terrain, au fond de laquelle coule le ruisseau d'Avière, a cependant permis de tracer un front défensif caractérisé par des mouvements de terrain suffisamment favorables. Un ruisseau sorti du lac artificiel de Bouzey (2,400 mètres à l'est du fort de Girancourt), qu'on a créé pour servir de réservoir au nouveau canal de l'Est, sillonne d'abord légèrement le plateau, puis se creuse un vallon et se jette dans la Moselle en face de Châtel, après un cours de 16 kilomètres environ. Le canal coupe le ruisseau immédiatement au-dessous du lac réservoir, se développe sur le plateau, puis descend à pentes ménagées vers la Moselle, qu'il rejoint un peu au-dessous de Golbey, à moins de quatre kilomètres en aval d'Épinal. L'ensemble du terrain entre le ruisseau d'Avière et les berges du plateau tournées vers la Moselle, s'élève en croupe fortement ondulée. Le mouvement de terrain le plus prononcé qui est en même temps le plus rapproché d'Épinal, est couvert de bois; mais le terrain est dénudé, de la lisière de ces bois jusqu'au ruisseau d'Avière et bien au delà vers Darnieulles et Dompaire, sur la route de Mirecourt, où abondent les habitations et les cultures.

Le fort de Girancourt et la belle colline qu'il couronne constituent à gauche le bastion angulaire de la ligne défensive du plateau. La position de Girancourt est couverte de trois côtés par les replis du canal et par le réservoir de Bouzey. Les batteries du fort, appuyées et flanquées par quelques retranchements de campagne, fourniraient à

l'armée campée sur le plateau un pivot d'une solidité exceptionnelle.

POSITIONS D'ÉPINAL ET DE REMIREMONT



Du déversoir du bassin de Bouzey jusqu'au village de Domèvre, on compte un peu moins de six kilomètres en

suivant le ruisseau d'Avière. La grande route de Mirecourt, le chemin de fer de Neufchâteau et le canal franchissent la dépression dans cet intervalle. C'est la partie la plus accessible aux attaques d'un ennemi qui tenterait de prendre Épinal à revers, après avoir passé la Moselle en aval à Charmes ou à Châtel. Il est vrai que les renflements de terrain vers la lisière des bois et au-dessus des villages de Sanchey, des Forges et d'Uxegney fournissent d'excellentes positions faciles à retrancher rapidement. Un fort doit être construit sur le mamelon d'Uxegney, immédiatement au nord du canal et du chemin de fer de Neufchâteau. Le fort d'Uxegney (la construction n'en était pas encore commencée dans l'été de 1880) croisera ses feux avec celui de Girancourt et fermera efficacement, pour peu qu'ils soient soutenus par des batteries intermédiaires, l'accès du plateau aux forces ennemies débouchant par la route de Mirecourt. La croupe entre le ruisseau d'Avière et la Moselle se rétrécit au nord d'Uxegney et se couvre de bois épais. La défense, à la condition d'occuper des positions sur le flanc de la croupe tournée vers la Moselle, de façon à seconder les batteries du fort de Dogneville, n'aurait, en s'appuyant au fort d'Uxegney, que peu de chose à redouter d'une attaque menée soit par l'arête de la croupe à travers bois, soit par la vallée de la Moselle le long du chemin de fer et de la route de Nancy. Le cercle de protection du camp retranché serait ainsi suffisamment fermé.

Ces considérations, toutefois, ne doivent pas faire naître de méprise sur les propriétés de la position d'Épinal. Son objet essentiel, c'est de servir de pivot de manœuvres à une grande armée de campagne. Elle ne comporterait pas une défense analogue à la défense possible de Verdun ou de Toul par des garnisons relativement peu considérables. L'absence de noyau central fortifié rendrait précaire la

situation des troupes de défense mobile, si ces troupes ne constituaient pas une force imposante. En effet, il suffirait d'une attaque vigoureuse ou d'une surprise pour permettre à l'ennemi de pénétrer par les intervalles des forts, surtout dans l'hypothèse du non-achèvement de celui d'Uxegney, et pour exposer, par suite, la garnison mobile à se voir culbutée sur le bas-fond d'Épinal, et forcée peut-être de capituler dans le coupe-gorge. Il est vrai que l'expérience des guerres contemporaines tend de plus en plus à établir l'impossibilité de déloger de vive force, par des attaques de front, des troupes couvertes par des retranchements. Forcer des lignes flanquées par des ouvrages de fortification permanente, des lignes qu'on ne saurait, par conséquent, ni tourner ni prendre à revers, devient, en tout cas, une entreprise extrêmement difficile et hasardeuse. L'importance numérique de la garnison nécessaire à un camp retranché du genre de celui d'Épinal, est donc une question de mesure dont la solution varie avec les conditions topographiques de la position à défendre. Le périmètre du camp d'Épinal n'a pas moins de 42 kilomètres de développement. Mais il faut compter d'abord que le secteur compris entre les forts de Bambois, de la Mouche et de Razimont, présente des obstacles naturels, escarpements, défilés et bois épais, tels qu'une attaque sur ce front n'est guère à redouter. De même, le front qui s'étend du Bambois à Girancourt, le long de la crête des Faucilles, est extrêmement favorable à la défensive. Toute cette moitié du périmètre du camp fait d'ailleurs face au midi, c'est-à-dire à une direction d'où l'ennemi ne saurait déboucher qu'après avoir effectué d'immenses mouvements tournants autour du camp. Les deux secteurs qui seraient vraisemblablement assaillis de préférence dans l'hypothèse d'une attaque de vive force, seraient le secteur de la rive droite, entre Dogneville et Razimont, et surtout le secteur

du plateau de la rive gauche, entre Girancourt et la Moselle. L'espace vulnérable n'est guère que de cinq kilomètres sur la rive droite, entre le fort de Longchamps et les pentes de la forêt sous Razimont. Il est double et même triple entre Girancourt et la Moselle. Dans ces conditions, il faudrait, ce nous semble, pour occuper le camp avec sécurité, une quarantaine de mille hommes, non compris les garnisons fixes des forts. Dans le cas où l'on ne pourrait se résoudre à faire un détachement aussi considérable, peut-être serait-il plus convenable de ne placer aucune troupe à l'intérieur du camp et de considérer les forts du périmètre comme autant de forts d'arrêt indépendants. Ces forts suffiraient à interdire à l'ennemi l'usage des chemins de fer et des routes dont Épinal est le nœud. Des colonnes volantes pourraient sans doute alors traverser Épinal et ses abords, mais il serait à peu près impossible à l'ennemi de s'y installer à poste fixe et d'y faire passer des troupes considérables traînant avec elles un grand matériel roulant.

Si la défense solide du camp d'Épinal doit nécessiter l'immobilisation de forces considérables, l'attaque ou le simple blocus du camp exigeraient, par contre, des forces assaillantes beaucoup plus considérables encore. Si l'on suppose, en effet, le camp occupé par trois ou quatre divisions d'infanterie — mettons deux corps d'armée pour nous placer dans une hypothèse concrète — il sera facile de se convaincre que l'ennemi ne pourrait songer ni à une attaque sérieuse ni à un blocus sans mettre en ligne des contingents énormément supérieurs. Le simple investissement du camp d'Épinal comporterait deux grandes opérations distinctes; l'ennemi devrait, en premier lieu, s'établir sur les plateaux en avant du versant nord de la forêt d'Épinal, traverser le massif, et s'étendre par sa gauche dans la vallée de la Vologne jusqu'au confluent de la Moselle. La route de Cheniménil à

Aydoiles, qui forme un long défilé sous bois, serait la voie obligée de communication entre les corps placés sur l'un et sur l'autre versant de la forêt d'Épinal. L'arc d'investissement sur ce secteur n'atteindrait, par conséquent, pas moins de 28 à 30 kilomètres. Ce n'est pas exagérer que d'évaluer à deux corps d'armée et demi (cinq divisions) la force nécessaire pour l'occuper avec solidité. La deuxième opération, infiniment plus épineuse, nécessiterait d'abord le passage de la Moselle à Châtel ou aux abords de ce bourg. De Châtel, le chemin tournant le plus rapproché de la ligne des forts, mais soustrait à l'action efficace du canon des ouvrages, longe d'abord le pied du massif de Virine, puis va couper, après quinze kilomètres, la route et le chemin de fer de Mirecourt à une lieue à l'est de Dompaire. Il se détache de là un premier chemin qui permettrait de se porter vers le front sud du camp d'Épinal; mais ce chemin passe à Girancourt, sous le feu immédiat du fort de ce nom. L'ennemi serait donc forcé de continuer à se porter plus au sud, au delà de la crête des Faucilles, jusqu'au village de Ville-sur-Illon, situé à 22 kilomètres de distance de Châtel. Là un chemin menant à Xertigny par le Ménil et Charmois, permettrait à la colonne de tourner à l'est, afin d'investir le secteur méridional du camp. Mais ce n'est qu'après une nouvelle étape de 22 kilomètres, qu'elle atteindrait Xertigny, sur la route et le chemin de fer d'Épinal à Vesoul, Besançon et Lyon. De Xertigny, enfin, il faudrait encore une nouvelle marche de quinze ou seize kilomètres pour achever de fermer le cercle d'investissement et prendre le contact vers Arches et Jarménil, sur la Moselle, avec le corps de blocus de la vallée de la Vologne.

Il est à peine besoin de faire remarquer que les troupes qui seraient en marche pour exécuter ce circuit d'environ 60 kilomètres, s'exposeraient de plus en plus, à mesure qu'elles

s'éloigneraient de Châtel, à perdre, en cas d'échec, leurs communications avec l'Allemagne. La situation du corps de blocus chargé de faire face au front sud du camp, serait particulièrement délicate. Il ne pourrait recevoir aucun secours du corps occupant la vallée de la Vologne, le fort d'Arches (de la ligne de la haute Moselle) commandant les passages de la rivière. Il ne pourrait non plus être aisément renforcé par les troupes stationnées sur le plateau, car ces troupes seraient à une forte étape de Xertigny. Mais le plus grave, c'est qu'il serait exposé, d'une façon permanente, soit à être pris entre deux feux par des forces françaises débouchant de Besançon ou de Belfort pour se porter au secours d'Épinal, soit à être rompu, coupé de sa ligne de retraite et rejeté en plein pays ennemi par une attaque directe des troupes mobiles du camp. Si l'on admet, par exemple, que cette fraction de l'armée de blocus ne se composât que d'un seul corps d'armée, il est évident que ce corps isolé pourrait être assailli à l'improviste par des forces prépondérantes, puisque le commandant en chef du camp d'Épinal manœuvrant en sécurité et hors des vues de l'ennemi, serait toujours en mesure de descendre inopinément des Faucilles avec trois de ses divisions, ou même, selon les circonstances, avec ses deux corps d'armée complets. Or, un corps d'armée de blocus battu et refoulé dans la direction de Vesoul, serait un corps d'armée sinon irrémédiablement perdu, du moins gravement compromis. Nous pouvons donc admettre que pour donner quelque force et quelque sécurité à sa ligne méridionale d'investissement, l'assaillant devrait porter au moins deux corps d'armée au delà des Faucilles. Un autre corps d'armée serait, sans contredit, indispensable sur le plateau pour tenir la route et le chemin de fer de Mirecourt. Une division dans la vallée de la Moselle, reliant par Châtel les corps d'armée de la rive droite à ceux de la rive gauche,

porterait enfin à six corps d'armée, c'est-à-dire au triple de la garnison active, les forces nécessaires pour former et assurer le blocus complet du camp d'Épinal.

A la vérité, une opération telle que l'investissement du camp d'Épinal occupé par une force aussi considérable que deux corps d'armée actifs, ne serait ni vraisemblable ni possible même, du moins au début de la campagne et avant que de grands succès n'eussent permis à l'envahisseur de porter la guerre au loin dans les plaines de la Saône aussi bien que dans le bassin de la Seine. Le plus probable, c'est que l'ennemi, s'il prenait l'offensive, débuterait par tâter le camp d'Épinal sur les plateaux de la rive droite de la Moselle, afin de découvrir s'il ne dérobait point de grandes concentrations de troupes françaises. Les mouvements ultérieurs seraient subordonnés aux résultats de cette reconnaissance.

L'hypothèse à éliminer, c'est que l'ennemi pût négliger sans péril de se garder contre l'éventualité de l'apparition d'une armée française débouchant du camp retranché dans la direction de Charmes et de Rambervillers. Or, cette nécessité impliquerait, en tout état de cause, l'immobilisation de grandes forces ennemies en face des secteurs nord du camp d'Épinal. On peut toutefois penser que l'ennemi ne trouvant pas de forces françaises considérables autour d'Épinal se bornât à laisser un rideau d'observation en avant des forts de la rive droite, franchît la Moselle à Châtel et Charmes, et, tournant par Dompaire et Mirecourt, courût chercher l'armée française en Franche-Comté dans la direction de Vesoul ou de Gray. La manœuvre serait brillante, mais extrêmement téméraire. Elle pourrait être couronnée de succès si notre armée de l'est, éparpillée en petits paquets le long de la voie ferrée de Langres-Belfort, se laissait surprendre en flagrant délit de formation. Mais qu'arriverait-il par contre, si l'armée française, laissant les colonnes ennemies défiler péniblement par les chemins des Faucilles occidentales,

opérait la marche inverse, remontant de Vesoul, de Lure et de Belfort vers la haute Moselle et le camp d'Épinal, et apparaissait tout à coup sur les plateaux vosgiens? L'armée d'invasion dont la ligne de communications et de retraite avec l'Allemagne passerait nécessairement — il ne faut pas l'oublier — par l'espace relativement étroit compris entre Châtel, Charmes, Bayon et Pont-Saint-Vincent, ne serait-elle pas gravement menacée d'être coupée de sa base et prise à revers?

Ce qu'il convient de retenir, c'est que le camp d'Épinal, la ligne de la haute Moselle et les fortifications qui barrent désormais la trouée de Belfort, ont transformé la Franche-Comté en une immense place d'armes où nos corps d'armée du midi amenés par les voies ferrées de la vallée du Rhône peuvent se concentrer en toute sécurité, pour déboucher ensuite, soit en Alsace par Belfort, soit dans la haute Lorraine par Épinal. Certes, Épinal isolé n'offrirait qu'une valeur médiocre; mais rattaché à Belfort et à Montbéliard par une barrière ininterrompue, Épinal constitue désormais non seulement un solide boulevard de défense, mais aussi une précieuse base d'offensive.

CHAPITRE VII

LA HAUTE MOSELLE

Routes d'invasion à travers les hautes Vosges. — Description de la vallée supérieure de la Moselle. — Sa transformation en barrière fortifiée. — Le fort d'Arches. — Position de Remiremont. — Son importance comme nœud de routes. — Le fort du Parmont. — Le col du mont Fourche et le débouché du Thillot. — Forts de Rupt et de Château-Lambert. — Route de Belfort par le Ballon d'Alsace. — Le fort du Ballon de Servance. — Efficacité de la barrière de la haute Moselle [1].

Le nombre des routes qui permettent à une armée de passer de la haute Alsace dans les Vosges est assez restreint; mais ces routes ont une importance stratégique considérable. Libres d'obstacles, elles donneraient à l'ennemi le moyen de faire tomber la position d'Épinal en la tournant directement par le sud, et d'annihiler en même temps les défenses de la trouée de Belfort, qui seraient tournées de même par le nord. La première de ces routes en allant du nord au sud est la route de Schlestadt à Épinal par Sainte-Marie-aux-Mines et Saint-Dié; puis vient la route de Colmar par Kayserberg, la Poutroye, le col du Bonhomme, Plainfaig, Fraize et Corcieux. Elles aboutissent l'une et l'autre à Bruyères, d'ou l'on descend la vallée de la Vologne jusqu'à son confluent dans la Moselle sur le revers sud du camp retranché d'Épinal. La Moselle franchie, un bon chemin vicinal, qui part du village d'Arches,

[1] Voir, pour la haute Moselle, les croquis d'Épinal au chapitre VI, et le croquis de Belfort au chapitre VIII.

permet de rejoindre à Xertigny la grande route et le chemin de fer de Besançon et Lyon. Au sud du col du Bonhomme on trouve d'abord un chemin menant de la petite ville alsacienne de Kayserberg à Valtin, près des sources de la Meurthe, et de là à Gérardmer; puis la pittoresque route du col de la Schlücht, qui conduit de Colmar par Munster à Gérardmer. La petite ville vosgienne de Gérardmer, située sur les bords du lac charmant du même nom, est un point important de croisement de routes. On en peut partir à volonté pour gagner soit Bruyères en suivant le défilé formé par le cours supérieur de la Vologne, soit la partie inférieure de la même vallée par Tholy, soit enfin pour rayonner sur divers débouchés de la haute Moselle. Mais la vraie route stratégique qui nous occupe va droit de Gérardmer sur Remiremont au confluent de la Moselotte et de la Moselle. De Remiremont, de bons chemins conduisent à Plombières, Luxeuil et Vesoul. On peut aussi, en remontant la vallée de la Moselle durant quelques lieues à partir de Remiremont, emprunter une bonne route qui franchit l'arête de partage des eaux entre la Moselle et la Saône au mont de Fourche, et descend en Franche-Comté par Faucogney.

Les chemins des derniers cols donnant accès d'Alsace en Lorraine, partent tous de la vallée alsacienne de Saint Amarin. Ce sont les cols de Bramont, d'Oderen et de Bussang. Le chemin du col de Bramont aboutit à la Bresse sur la Moselotte, et de la Bresse à Remiremont. La route du col d'Oderen conduit de même à Remiremont par Saulxures; mais un chemin qu'on peut prendre avant d'arriver à Saulxures, permet d'atteindre la haute vallée de la Moselle au bourg du Thillot et de passer de là dans le bassin de la Saône en suivant le chemin du Thillot à Lure par le col de Château Lambert, chemin qui n'est du reste que la prolongation directe du précédent. Le plus méridional enfin des passages entre la

haute Alsace et le département des Vosges, celui de Bussang, est traversé par l'ancienne route nationale de Mulhouse à Épinal. Cette route traverse Thann et suit jusqu'au col la vallée de Saint-Amarin. Elle gagne la vallée de la Moselle près de ses sources, et la descend ensuite jusqu'à Épinal. Une belle route carrossable se détache de celle-ci à Saint-Maurice près de Bussang, s'élève sur les flancs du Ballon d'Alsace, et descend sur le versant méridional des Vosges, vers Giromagny et Belfort.

Nous avons déjà dit les raisons qui avaient détourné le génie français de l'idée de fortifier les cols de la chaîne des Vosges. La frontière politique suivant la ligne de partage des eaux, il n'aurait pas été possible d'occuper les positions qui maîtrisent réellement les passages. Quant à barrer les débouchés des vallées, la nature du terrain ne permettait pas de le faire avec efficacité. Les Allemands — maîtres des deux versants des Vosges au nord du Donon — étaient d'ailleurs en situation de prendre à revers les débouchés des cols. Il leur aurait suffi pour cela, aussitôt après avoir atteint la ligne de la Meurthe, de remonter au sud vers Saint-Dié, Gérardmer, etc.; mouvement qui aurait eu pour résultat de tourner en même temps la position d'Épinal. Ces conditions devaient amener le comité de défense à reporter sur la Moselle elle-même la ligne de frontière militaire. La vallée supérieure de la rivière se prêtait admirablement au rôle de barrière. Du col de Bussang jusqu'à Remiremont, la Moselle coule entre deux hautes chaînes de montagnes parallèles qui enserrent son étroite vallée. A droite, c'est le massif des monts de Longegoutte qui interpose entre la Moselotte et la Moselle, chaîne abrupte couronnée d'épaisses forêts, dont l'arête se maintient à une altitude de plus de 900 mètres. Un seul chemin carrossable, celui de Saulxures au Thillot par le col du Ménil, traverse cette chaîne. Sur la

rive gauche, la vallée est dominée en premier lieu par tout le groupe de montagnes superbes qui forment avec le Ballon d'Alsace le massif initial de la chaîne des Vosges; plus loin se dresse le contrefort des Vosges méridionales, orienté au nord-ouest, dont le prolongement se rattache à la chaîne des Faucilles. Les Vosges méridionales, d'abord très hautes du Ballon d'Alsace au Château-Lambert, s'abaissent ensuite mais en conservant jusqu'à Remiremont le caractère de véritables montagnes dont les pentes escarpées sont inabordables en dehors des routes tracées. A partir de Remiremont l'arête de la chaîne, qui jusque-là surplombait pour ainsi dire la vallée, s'en écarte, pour aller se confondre avec la crête des Faucilles, et l'encadrement de la rive gauche de la Moselle est formé jusqu'aux abords d'Épinal par des plateaux tourmentés, projetant des pentes rapides sur la rivière et généralement couverts de bois, et presque aussi malaisés à traverser que la montagne même. Un petit nombre d'ouvrages fortifiés ont suffi pour transformer la ligne de 50 kilomètres comprise entre le col de Bussang et le camp d'Épinal en un obstacle pratiquement infranchissable.

Le premier de ces ouvrages, en partant d'Épinal, est le fort d'Arches ou de Pouxeux. Il couronne l'éperon du contrefort haut de 470 mètres qui surplombe le confluent de la Moselle et de la Vologne. On pourrait le considérer comme une avancée méridionale du camp d'Épinal, car il est en relations immédiates avec le fort de la Mouche d'un côté et le fort de Bambois de l'autre. Ce fort croiserait au besoin ses feux avec ceux des précédents, car la distance qui l'en sépare dépasse à peine 7 kilomètres. Du haut du fort des Arches on enfile à perte de vue la vallée de la Vologne, la route et le chemin de fer de Saint-Dié, que les batteries de l'ouvrage commandent au loin à toute volée de canon. Elles battent de même la vallée de la Moselle en aval jusqu'à l'entrée des gorges

dominées par le fort de la Mouche, et à droite en amont jusque vers le village d'Eloye, où la rivière décrit un coude prononcé. La bifurcation du chemin de fer de Saint-Dié qui s'embranche à Pouxeux sur celui d'Épinal à Remiremont et Saint-Maurice, les villages de Pouxeux et de Jarménil, ainsi que les ponts de la Moselle, sont sous les feux immédiats du fort. Il en est de même du village d'Arches, d'où se détachent deux chemins vicinaux dont l'un conduit à Xertigny, et qui permettraient l'un et l'autre de tourner Épinal par le sud. Les colonnes d'invasion venues d'Alsace par le col de Sainte-Marie-aux-Mines et le col du Bonhomme, qui auraient fait leur jonction vers Bruyères pour déboucher ensemble par la vallée de la Vologne seraient forcément obligées de défiler sous le canon du fort d'Arches. On peut admettre que cette perspective suffise pour détourner l'ennemi d'une combinaison demandant la traversée d'un passage ainsi gardé. Cependant il serait prudent, en raison de l'importance du débouché, de faire appuyer par des forces mobiles la garnison fixe du fort. Il suffirait d'ailleurs de quelques bataillons convenablement retranchés pour rendre absolument inabordable l'intervalle entre Épinal et le fort d'Arches.

La distance du fort d'Arches à Remiremont est de douze kilomètres en suivant la vallée de la Moselle. Aucun chemin carrossable venant d'Alsace ne débouche dans cette section de la vallée, et aucun ne s'en détache pour franchir les Faucilles. L'épais massif boisé qui borde la rive gauche de la rivière n'est traversé que par quelques sentiers qui pourraient donner passage à des détachements isolés, mais que des forces mobiles s'appuyant sur le fort d'Arches intercepteraient facilement.

Mais c'est sans contredit sur Remiremont que se porteraient en cas de tentative contre la ligne de la haute Moselle les efforts décisifs de l'ennemi. En effet Remiremont est le nœud

stratégique de la zone fortifiée. Cette jolie petite ville occupe une riante et gracieuse position au confluent des vallées de la Moselle et de la Moselotte, dans un bassin verdoyant encadré de belles montagnes boisées. Elle est à peu près à mi-chemin d'Épinal au Ballon d'Alsace, c'est-à-dire au centre de la ligne de défense. C'est à la hauteur de Remiremont que la chaîne des Vosges méridionales perd son caractère de haute montagne, et que commencent les crêtes bien moins abruptes des Faucilles. Tous les chemins d'Alsace qui empruntent les cols au sud de celui du Bonhomme convergent vers Remiremont. La ville est elle-même le point de départ de plusieurs bonnes routes rayonnant vers la Franche-Comté sur Plombières, Saint-Loup, Faverney et la ligne ferrée de Langres à Belfort, sur Luxeuil et Vesoul, Luxeuil et Lure, etc. Supposons un instant le débouché de Remiremont libre de tout obstacle, c'est-à-dire dépourvu de fortification permanente. Dans cette hypothèse, l'armée allemande concentrée en haute Alsace sur la ligne ferrée de Schlestadt, Colmar, Cernay, pourrait aisément atteindre Remiremont en trois marches, et déboucher dès la quatrième en Franche-Comté. Pour peu donc qu'on suppose à l'ennemi d'avance dans la concentration générale, cette apparition de l'armée allemande dans le bassin du Rhône aurait des conséquences désastreuses pour la défense. Dès le quatrième jour, au plus tard, la cavalerie de l'assaillant couperait, entre Saint-Loup et Xertigny, la grande voie ferrée de Besançon-Vesoul-Épinal, et vers Luxeuil celle de Belfort-Lure-Épinal. Le trouble apporté à la concentration des troupes françaises serait immense si cette concentration était encore en voie d'exécution, et dans l'hypothèse même où elle serait achevée, l'armée allemande, parfaitement assurée de sa ligne de retraite, combattrait dans des conditions stratégiques extrêmement avantageuses. Les forces françaises rassemblées à Épinal, par exemple, se

trouveraient coupées de leur base d'opérations, et la situation de celles que nous aurions eu le temps de masser vers Belfort se présenterait peut-être plus fâcheuse encore. Les premières auraient en effet la ressource de s'écouler vers Langres, si elles ne se sentaient pas en force et si, comme il serait probable, l'ennemi les menaçait également de front. Mais les corps d'armée concentrés vers Belfort seraient réduits à combattre un ennemi porté déjà sur leur ligne de retraite, et courraient le risque d'être acculés en cas d'échec à la frontière suisse. La fortification de Remiremont et celle du mont de Fourche, passage solidaire du précédent, éliminent désormais l'éventualité de cette dangereuse manœuvre.

La ville de Remiremont est bâtie sur la rive gauche de la Moselle, entre la rivière et le pied des escarpements de la montagne. Une assez large dépression s'ouvre au nord-ouest de la ville, et semble interrompre la continuité de la chaîne parallèle à la rive gauche de la Moselle. C'est dans cette dépression que s'engagent les diverses routes de Remiremont à Xertigny, Plombières, Luxeuil, Lure, etc. Le terrain d'ailleurs se relève bientôt après, et tous ces chemins gravissent, à peu de distance après la sortie de la ville, des pentes prononcées. Au centre de la dépression, à distance sensiblement égale de la rivière et des montagnes, se dresse une belle formation isolée que la nature semble avoir façonnée pour la garde et la fermeture du débouché : c'est le rocher du Parmont, haut de 613 mètres au-dessus du niveau de la mer. Ses flancs, taillés à pic, tombent presque verticalement sur la ville. La base du Parmont forme un ovale d'environ douze cents mètres de long sur six à sept cents de large. La terrasse supérieure du rocher constitue une plateforme d'une étendue relativement assez considérable. C'est sur ce sommet que se dressent les parapets des batteries du fort de Remiremont. De ces parapets au pont de la

Moselle, la distance n'est pas de quinze cents mètres. C'est dire que la ville, bâtie dans l'espace intermédiaire, est sous le commandement absolu et immédiat des batteries du Parmont. Tous les chemins qui sortent de Remiremont, dans la direction de l'ouest, passent au pied du Parmont, longent ou contournent ses escarpements. Tous ces chemins sont sous le feu non seulement du canon, mais aussi de la fusillade des ouvrages. C'est donc sous un tir plongeant d'artillerie et de mousqueterie que serait forcée de défiler l'armée qui tenterait de déboucher par Remiremont vers Plombières et Luxeuil. C'est dire que toute grande opération stratégique comportant le passage par Remiremont, devient, dans ces conditions, impraticable pour l'envahisseur. L'observation que nous faisions au sujet du fort d'Arches s'applique toutefois avec plus de force encore au fort de Remiremont. L'importance particulière du débouché rendrait extrêmement utile, indispensable même, la présence de troupes mobiles qui appuieraient l'action du fort. L'occupation par quelques milliers d'hommes et quelques batteries des crêtes boisées qui flanquent la dépression au milieu de laquelle se dresse le rocher du Parmont, achèverait de rendre le passage absolument inabordable.

Nous avons dit plus haut que le chemin du col du mont de Fourche pouvait être considéré comme une annexe des routes qui empruntent le débouché de Remiremont. Ce col s'ouvre à douze kilomètres au sud de Remiremont, à peu près en face du village de Rupt-sur-Moselle. Deux chemins y montent de la vallée de la Moselle : l'un part de Rupt, l'autre de Ferdrupt, village situé à quelques kilomètres en amont du précédent. Les deux chemins se réunissent au col et se prolongent par une belle route qui descend à Luxeuil par Faucogney. Le col du mont de Fourche n'a pas d'ouverture correspondante dans la chaîne de Longegoutte qui encadre

la rive droite de la Moselle. Il en résulte que pour atteindre le pied du col, une colonne venant d'Allemagne devrait, ou bien descendre le cours de la Moselotte jusqu'au confluent de cette rivière, aux abords de Remiremont, et remonter après la vallée de la Moselle par Maxompchamp et Rupt, ou bien se porter de la vallée de la Moselotte sur le Thillot par le col du Ménil, et descendre ensuite la vallée de la Moselle par Ramonchamp et Ferdrupt. Nous dirons tout à l'heure comment est gardé le débouché du Thillot. Celui de la Moselotte dans la vallée de la Moselle, tombe bien sous le canon des batteries de Remiremont. Toutefois, il existe une route, contournant les derniers escarpements de la chaîne de Longegoutte, qui n'est vue que de loin (six à sept kilomètres) par les batteries du Parmont, et qui permet de se glisser dans la vallée de la Moselle sans s'exposer trop gravement au feu de ces batteries. Cette route passe au village de Dommartin et va rejoindre à Maxompchamp la route nationale d'Épinal à Mulhouse par le col de Bussang. Une colonne ennemie pourrait en profiter pour éviter Remiremont et passer en Franche-Comté par le col du mont de Fourche. C'est par ce chemin que le général Cambriels ramena, en 1870, ses conscrits et ses mobiles, battus en avant de Saint-Dié, et que les Allemands s'efforçaient de déborder par Épinal.

Un fort pourvu de batteries annexes a été construit au-dessus du col de mont de Fourche, de manière à en interdire complètement l'accès. Les ouvrages s'élèvent sur la crête culminante de la montagne, en face du village de Rupt, à l'altitude de 773 mètres. C'est pour ce motif sans doute que le fort a reçu le nom de fort de Rupt, bien qu'il ne soit point sur le territoire de cette commune. Les escarpements couronnés par les batteries de Rupt dominent à pic la vallée de la Moselle, ainsi que l'échancrure qui marque l'origine du col du mont de Fourche. Les lacets des chemins

de Rupt et de Ferdrupt montant au col se déroulent sous les plongées immédiates des ouvrages. Nul corps de troupes ne pourrait s'y engager sans s'exposer à un feu destructeur d'artillerie et de mousqueterie. Grâce à la portée actuelle du fusil de l'infanterie, la garnison des ouvrages de Rupt pourrait d'ailleurs, indépendamment du jeu de ses canons, cribler de feux de salves tirés dans des conditions suffisantes d'efficacité, non seulement les chemins du col, mais aussi la voie ferrée et la route nationale, qui longent la Moselle tout au fond de la vallée.

Huit kilomètres plus loin, en remontant la vallée, se trouve le bourg du Thillot. C'est le point de passage sur la haute Moselle de la meilleure route stratégique dont les Allemands auraient pu se servir pour prendre à revers les défenses de la trouée de Belfort. Un bon chemin conduit directement de Gérardmer, débouché de plusieurs passages de la haute Alsace, à Cornimont sur la Moselotte, et de Cornimont droit sur le Thillot par le col du Ménil. La route de Mulhouse à Saulxures par le col d'Oderen vient s'embrancher sur ce chemin. Un corps d'armée parti d'Alsace pourrait atteindre aisément le Thillot en deux marches. Du Thillot, la route de Lure gravit immédiatement en face du bourg les escarpements de la montagne, contourne près de la chapelle de la Vierge-des-Neiges un énorme rocher qui semble se dresser comme la sentinelle du passage, puis descend sur Lure par la vallée supérieure de l'Oignon. Là subsistent encore quelques vestiges de l'ancienne forteresse féodale du Château Lambert. L'altitude de la crête ne dépasse pas 758 mètres, hauteur supérieure d'ailleurs à celle du col emprunté par la route. Mais à partir de cette dépression, la chaîne qui encaisse la rive gauche de la Moselle se redresse et s'élève rapidement. Elle atteint près de douze cents mètres au Ballon de Servance (moins de six kilomètres à l'est de Château



Lambert), dépasse cette altitude au Ballon d'Alsace, et se maintient à un niveau très élevé jusqu'aux montagnes qui dominent les sources de la rivière. C'est sur la roche de Château-Lambert qu'on a construit le fort qui garde la route de Lure et le débouché du Thillot. Les batteries du fort plongent sur le bourg du Thillot et enfilent le vallon du Ménil, qui débouche perpendiculairement au cours de la Moselle. La route de Cornimont est ainsi vue et battue du haut du fort jusqu'à la plus extrême portée du canon. Quant aux pentes gravies par la route de Lure, depuis le Thillot jusqu'au col, elles sont toutes balayées par le feu des ouvrages. Là, comme au mont de Fourche, l'obstruction du passage est parfaite, et le fort seul avec sa garnison fixe suffirait pour arrêter net au Thillot tout corps d'armée tentant de déboucher en Franche-Comté par la route de Lure.

Du Thillot au col de Bussang, la vallée de la Moselle, si fraîche et si gracieusement encadrée depuis Remiremont, se resserre et ne forme plus qu'un long défilé. Les montagnes de la rive gauche affectent un caractère de grandeur imposante et sévère. A mesure qu'on se rapproche de Saint Maurice (6 kilomètres en amont du Thillot), les formidables escarpements du revers nord du Ballon de Servance projettent leurs contreforts sur la vallée. La roche toute hérissée de noirs sapins se dresse presque verticale, et l'œil l'embrasse d'un seul coup de la base à la cime. A Saint-Maurice, gros village situé au pied des Ballons de Servance et d'Alsace, la vallée de la Moselle fait un coude en équerre et remonte au nord-est. C'est de Saint-Maurice que se détache la belle route de Belfort par le Ballon d'Alsace. De Saint-Maurice à Bussang et au col de ce nom, la route de Mulhouse passe alternativement d'une rive à l'autre de la Moselle. Les hautes montagnes de la rive gauche de la vallée, chargées de sombres sapinières, contrastent avec les pentes vertes mollement



arrondies de l'autre versant. A sept kilomètres environ de Saint-Maurice, la route quitte les bords de la Moselle dont les sources sont à peu de distance à gauche, s'élève à pentes ménagées sur le flanc de la montagne, et pénètre en Alsace par un souterrain de quelques centaines de mètres. La nouvelle frontière politique coupe le souterrain au point de partage des eaux entre le Rhin et la Moselle. Du col, on descend rapidement à Wesserling, où aboutit le chemin de fer qui relie la vallée de Saint-Amarin à Mulhouse. Quand le voyageur venant d'Alsace débouche du souterrain et descend les pentes de la route vers le village vosgien de Bussang, il ne tarde pas à voir se dresser à quelques kilomètres en face de lui, fermant l'horizon de la vallée et profilant nettement sur le ciel ses crêtes abruptes, la masse farouche du Ballon de Servance. Cette cime sourcilleuse s'impose au regard, l'attire et le fixe. Pour peu que le temps soit clair, l'observateur découvre bientôt sur la crête culminante de cette sauvage pyramide de roches vertigineuses et de sapinières inaccessibles, d'énormes terrassements qui ont été élevés de main d'homme : ce sont les parapets des Batteries du Ballon de Servance. C'est, en effet, sur cette aire aérienne que la direction du génie a placé le fort terminal de la ligne de la haute Moselle.

L'ascension du Ballon de Servance était, avant la construction de la route militaire, une des plus pénibles de cette région des Vosges. Un chemin qui se détache de celui du Ballon d'Alsace permet maintenant l'accès du sommet aux charrois. La crête du Ballon, qui semble taillée en pointe lorsqu'on la voit du fond de la vallée de la Moselle, se termine en un dôme arrondi, sorte de plateau de quelques hectares où pousse un de ces vigoureux gazons connus dans les hautes Vosges sous le nom de *chaumes*. La vue que l'on découvre de ce sommet est immense et superbe. On domine toute la

contrée au nord et au sud. L'œil plane au-dessus des montagnes secondaires dont les soulèvements entre-croisés accidentent d'une façon au premier abord si confuse toute la région de Saulxures, Gérardmer, Bruyères et Saint-Dié. Au delà se dresse la chaîne proprement dite des Vosges dont on découvre au loin les sommets. Sous les pieds du spectateur le regard plonge sur Saint-Maurice et fouille la vallée supérieure de la Moselle jusque dans ses replis. Au sud l'horizon embrassé est splendide. Ce sont des montagnes et des vallons qui s'abaissent vers Lure, puis les plaines de la Franche-Comté, et par delà les longs murs parallèles du Jura. Une profonde échancrure nommée le ravin de Prelles sépare les pentes du Ballon de Servance des pentes moins abruptes et plus arrondies du Ballon d'Alsace. La plateforme supérieure sur laquelle est bâti le fort de Servance commande directement toutes celles de ces pentes sur lesquelles se déroulent les lacets de la route de Saint-Maurice à Belfort.

Militairement, le fort du Ballon de Servance achève de transformer la haute vallée de la Moselle en un couloir impraticable à l'ennemi. Le prodigieux commandement des batteries du fort sur la vallée permet aux pièces de gros calibre qui les arment de tirer au loin avec précision et efficacité. Si l'on envisage l'hypothèse d'un corps d'armée ennemi descendant du col de Bussang et défilant forcément sur l'unique route de la vallée, on peut affirmer que ce corps d'armée recevrait des obus presque dès sa sortie du souterrain et que pas un coup de canon ne serait perdu. Faut-il ajouter que toute riposte serait vaine, et que les troupes foudroyées du haut de ce nid d'aigles recevraient les coups sans même pouvoir songer à les rendre. Le tir deviendrait du reste plus précis et plus destructeur à mesure que la colonne se rapprocherait de Saint-Maurice. Le village, en effet, gît sous les batteries du fort. Il en est à moins de trois mille mètres à vol



d'oiseau, et la plongée des parapets au-dessus de la vallée est de 600 mètres. La route d'Alsace à Épinal par le col de Bussang, qui aurait pu être une des grandes voies stratégiques d'invasion si les cols du Château-Lambert et du mont de Fourche étaient restés ouverts — elle aurait été dans cette hypothèse le chemin tournant le plus court pour une armée allemande arrêtée devant la trouée de Belfort — n'a plus maintenant qu'un intérêt secondaire. Il ne faudrait cependant pas considérer pour cela les ouvrages du Ballon de Servance comme une fortification de luxe. Ils ont un rôle pratique d'une incontestable utilité. La route de Saint-Maurice à Belfort par le Ballon d'Alsace permettrait en effet aujourd'hui — n'étaient les batteries de Servance — d'amener du canon de siège sur les positions qui dominent Giromagny, c'est-à-dire contre les avancées nord du camp retranché de Belfort. Cette route, œuvre d'art remarquable qui fait le plus grand honneur aux ingénieurs français, gravit lentement, à pentes assez douces, le versant septentrional du Ballon d'Alsace. Ses premiers lacets se développent à travers des champs cultivés sur les pentes inférieures de la montagne. Le chemin entre bientôt sous bois, et l'ascension continue longtemps à travers une superbe forêt de sapins et de pins sylvestres entremêlés de quelques hêtres. A huit ou neuf cents mètres d'altitude, la route sort des terrains couverts, et serpente dans la région des *chaumes*. Sur tout ce parcours, elle demeure constamment sous le canon du Ballon de Servance. Tout convoi de voitures d'artillerie qui tenterait le passage serait infailliblement désorganisé par les obus du fort, soit sur les premières rampes, soit à la sortie de la forêt dans la région des *chaumes*. Nulle part en effet la route ne passe à plus de trois mille cinq cents mètres des ouvrages, portée excellente pour la grosse artillerie de position. Du haut du Ballon d'Alsace — le chemin contourne la crête culminante à quelques minutes seulement

du sommet — on descend vers Belfort par d'innombrables lacets ménagés sur les flancs du Ballon de Saint-Antoine, à travers de magnifiques forêts comparables à celles du versant nord, et l'on atteint après avoir franchi des gorges pittoresques le gracieux vallon de Puix. On débouche en plaine à l'issue de ce vallon au bourg de Giromagny (10 kilomètres au nord de Belfort). L'importance stratégique de cette voie est indéniable. Le fort de Servance, qui en interdit l'usage à l'ennemi, complète en les reliant et soude en quelque sorte la barrière de la haute Moselle avec celle des lignes de Belfort.

Nous avons envisagé dans cette étude le rôle des forts de la haute Moselle, surtout au point de vue de l'obstacle qu'ils opposent à la marche d'une armée d'invasion qui tenterait, au début d'une campagne, de se porter rapidement de la haute Alsace en Franche-Comté pour tourner Belfort et prendre à revers la position d'Épinal. Ce rôle est sans contredit le plus important de la barrière. Protéger contre toute brusque irruption les voies ferrées de concentration de Langres et Dijon à Belfort par Vesoul et Lure; couvrir surtout la section de la grande voie de Lyon-Besançon-Épinal-Blainville comprise entre Vesoul et Épinal, voie fondamentale de communication entre l'armée française de l'Est et sa base d'opérations dans le bassin du Rhône; assurer ainsi la sécurité de la mobilisation et de la formation d'une armée dont l'action serait vraisemblablement décisive dans une nouvelle guerre de défense, c'est répondre évidemment à un intérêt stratégique de premier ordre. Or, l'obligation faite désormais à l'assaillant d'emporter les forts de la haute Moselle avant de pouvoir songer à déboucher en Franche-Comté par les cols des Vosges méridionales ou les passages des Faucilles entre Remiremont et Épinal, suffit pour nous permettre d'affirmer que le principal résultat voulu est

désormais atteint. Quelle que puisse être, en effet, la durée de la résistance des forts que nous venons de décrire dans le cas d'un siège régulier, il est certain qu'ils n'ont rien à redouter d'une attaque brusquée par des troupes uniquement pourvues d'artillerie de campagne. Pour forcer le passage soit à Arches, soit à Remiremont, au mont de Fourche, au Château-Lambert ou à Saint-Maurice, il faudrait entreprendre un siège régulier ou bien ouvrir des routes franchissant la montagne hors du rayon d'action des forts, opération impraticable sur certaines sections de la ligne, difficile et longue partout, c'est-à-dire incompatible avec l'idée d'une offensive immédiate et rapide.

Nous ne nous arrêterons pas à l'éventualité de sièges réguliers dirigés contre les forts de la haute Moselle. De telles opérations ne pourraient être utilement entreprises par l'ennemi qu'après de très grands succès remportés en rase campagne sur les armées françaises et, sans doute aussi, après l'issue d'autres sièges plus urgents. Le premier fort assailli serait sans doute le fort d'Arches, sans la possession duquel on ne saurait compléter le blocus d'Épinal. C'est aussi le plus facilement abordable. Les forts de Remiremont, de Rupt et de Château-Lambert occupent des sites moins élevés que les crêtes des montagnes du versant opposé de la vallée; mais la distance de ces crêtes, qui est de 4,000 mètres pour le fort du Parmont à Remiremont, de 3,000 pour le fort de Rupt, et de 5 à 6,000 pour celui de Château-Lambert, atténue beaucoup ce défaut. Quant au fort du Ballon de Servance, il est à peu près inaccessible. Le plus vraisemblable, c'est que ces quatre derniers ouvrages n'auraient à redouter d'autre ennemi que la famine.

CHAPITRE VIII

BELFORT, MONTBÉLIARD ET LE LOMONT

Description de la trouée de Belfort. — Son rôle comme route d'invasion. — Principales communications à travers la trouée. — Chemins d'Alsace en Franche-Comté. — Inefficacité de l'ancienne place de Belfort pour fermer la trouée. — Belfort en 1870. — Investissement et siège. — Le colonel Denfert-Rochereau. — Opérations de Bourbaki sur la Lisaine. — Enseignement du siège de Belfort. — Le nouveau camp retranché. — Barrière de Belfort aux Vosges et de Belfort à la Lisaine. — Les ouvrages de Giromagny. — Les forts du grand Salbert et du mont Vaudois. — Le fort de Roppe, les Perches, le Bosmont et les redoutes avancées de Belfort. — Position de Montbéliard. — Forts de la Chaux et du mont Bart. — La ligne du Doubs et les défilés du mont Lomont. — Obstruction complète de la trouée de Belfort.

Entre le groupe magnifique des Ballons qui inaugure avec tant de grandeur le soulèvement des Vosges et le long rempart calcaire du Jura, s'ouvre une large dépression de terrain — bien connue sous le nom de Trouée de Belfort — véritable porte gigantesque située entre la vallée du Rhin et le versant français de la Méditerranée. On compte 45 kilomètres environ entre le pied des Vosges et les premières rampes du Jura. Celles-ci se dressent sur le territoire suisse. Le Ballon d'Alsace, le Gresson, le Rossberg, le Barenkopff surplombent le flanc nord de la trouée, tandis que le flanc sud est limité par le mont Terrible, qui prolonge dans le pays de Porrentruy (Jura bernois) l'arête abrupte connue sur le territoire français sous le nom de Mont Lomont.

La plaine Alsacienne et la plaine Comtoise se rejoignent et se confondent dans la trouée. Elles montent l'une vers l'autre à pente si faible, que la ligne de partage des eaux entre le bassin du Rhône et le bassin du Rhin n'est tracée par aucun renflement sensible de terrain. Le nom de Col de Valdieu employé pour désigner le point de la trouée où le canal du Rhône au Rhin franchit cette ligne de partage, est fort improprement appliqué, car rien ne ressemble moins à un col de montagne que la molle ondulation de la plaine séparant les ruisseaux qui se déversent dans le Rhin de ceux qui vont porter leurs eaux aux affluents du Rhône. La trouée entre Vosges et Jura a été, dès l'aube des temps historiques, un des grands chemins de Germanie en Gaule. Ce fut un des principaux déversoirs de l'invasion des Barbares. Et si nous franchissons brusquement les siècles, nous trouverons que la trouée de Belfort fut encore en 1814 le débouché du flot principal de la coalition. Belfort, en 1815, revit les têtes de colonnes de la grande armée autrichienne. La trouée de Belfort n'a joué, il est vrai, qu'un rôle épisodique dans le drame de l'invasion de 1870. Les Allemands ne se servirent dans leur marche vers le bassin de la Seine que des lignes de Forbach-Metz-Verdun et de Wissembourg-Saverne-Nancy-Toul. C'était indiqué, l'Allemagne du nord constituant la grande base d'opérations des envahisseurs. Il aurait été d'ailleurs souverainement déraisonnable aux Allemands, nous l'avons déjà fait remarquer au début de ce travail, de se concentrer dans la partie sud du grand-duché de Bade, ce qui les eût forcés, pour pénétrer en Alsace, de tenter de vive force le passage du Rhin qu'ils passaient au nord, en pleine sécurité, sur leur propre territoire, depuis Germershein jusqu'à Mayence et Coblentz. La ligne allemande d'invasion passant par la trouée de Belfort implique le Danube pour base d'opérations de l'ennemi. C'était la ligne normale au temps

où la capitale de la coalition était Vienne, de même que les défilés de la Forêt-Noire étaient les portes d'entrée des Français en Allemagne durant les longues guerres où l'Autriche fut notre principal ennemi germanique.

Le déplacement du centre de gravité de l'Allemagne, passé de Vienne à Berlin, et la sortie de l'Autriche de la confédération des peuples allemands ont changé les maîtresses lignes stratégiques. La trouée de Belfort est redevenue toutefois depuis l'annexion de l'Alsace-Lorraine à l'empire prussien l'un des plus précieux débouchés stratégiques des armées allemandes dans le cas d'une nouvelle guerre d'invasion contre la France. La difficulté du passage du Rhin en face de la trouée n'existe plus pour ces armées. Un admirable système de voies ferrées permet la prompte concentration dans le haut Rhin de toute l'aile gauche des forces allemandes, et la marche rapide de cette aile débouchant en Franche-Comté par la ligne Belfort-Vesoul-Dijon, pourrait entraîner des conséquences stratégiques de premier ordre. Nous avons vu combien la position d'une armée française appuyée sur les Vosges et les Faucilles, aux abords d'Épinal, serait menaçante et dangereuse pour les armées allemandes engagées, comme en 1870, sur les diverses routes d'invasion entre Strasbourg, les Vosges, la Moselle et la Meuse. Mais cette position si avantageuse de l'aile droite française formée perpendiculairement aux lignes de retraite de l'ennemi, et à deux ou trois marches de ces lignes, exige comme condition nécessaire de sécurité que cette aile droite de nos armées n'ait elle-même rien à redouter pour ses propres communications. Or la base d'opérations de nos forces au camp d'Épinal serait le bassin du Rhône et non celui de la Seine, Lyon et non Paris. Base et ligne de communications sont imposées par la géographie de notre territoire. Un coup d'œil sur une carte générale de France permet de s'en convaincre. Ce sont les

corps d'armée régionaux du Midi et d'Afrique, amenés par les chemins de fer qui remontent les vallées du Rhône, de la Saône et du Doubs, qui constitueraient l'aile droite de nos armées, et il est bien clair que leur position au nord d'Épinal ne serait tenable qu'autant qu'ils conserveraient le libre usage de la voie ferrée d'Épinal-Vesoul-Besançon-Lyon et des principales routes de terre parallèles. Cette ligne essentielle de communications, l'armée allemande du haut Rhin, débouchant par la trouée de Belfort, l'atteindrait en trois ou quatre marches si la trouée restait ouverte. Le premier succès de l'ennemi en Franche-Comté aurait donc pour résultat de faire tomber la position d'Épinal, d'en entraîner l'évacuation ou de mettre en péril l'armée qui se serait obstinée à y rester après l'apparition de l'ennemi aux abords de Lure et de Vesoul. Ajoutons enfin que la marche sur Dijon et de là sur la Loire en vue de séparer Paris des provinces du Centre et du Midi figure désormais sans conteste au nombre des données rationnelles d'un plan général d'invasion des armées allemandes en France. De là l'importance et la nécessité de l'obstruction solide et complète de la trouée de Belfort.

Géographiquement, la trouée s'étend du pied des Vosges aux remparts du Jura. Mais comme le revers nord du Jura et la plaine inférieure appartiennent sur une certaine étendue à la Confédération helvétique, l'espace par lequel devraient défiler les troupes ennemies est plus resserré que la trouée géographique. On ne compte en effet que 32 kilomètres entre Giromagny, au pied du revers nord des Vosges, et le bourg de Delle sur la frontière suisse. Cet espace peut se diviser en trois sections distinctes : douze kilomètres au nord, de Giromagny à Belfort; douze kilomètres de Belfort à Bourogne sur le canal du Rhône au Rhin, et huit kilomètres entre le canal et la frontière suisse à Delle.

Une petite rivière, la Savoureuse, descend du Ballon

d'Alsace et sort des gorges à Giromagny, traverse durant sept à huit kilomètres une plaine marécageuse, perce ensuite un haut chaînon sensiblement orienté de l'est à l'ouest, baigne le pied du rocher de Belfort, et coule dans une vallée bordée de mamelons d'un médiocre relief jusqu'à son confluent avec l'Allaine, autre petite rivière qui descend du Jura et semble venir à sa rencontre. L'Allaine a son chevet au mont Terrible, sur le territoire suisse; elle passe à Porrentruy, entre en France à Delle, et continue de couler pendant quelques kilomètres droit au nord-ouest, comme si l'axe de sa vallée coïncidait avec celui de la vallée de la Savoureuse. Elle tourne ensuite brusquement au sud-ouest, passe à Montbéliard et va se jeter dans le Doubs, à une lieue au-dessous de cette ville. L'Allaine reçoit la Savoureuse un peu avant d'entrer à Montbéliard. Elle reçoit dans cette ville même la Lisaine, cours d'eau qui sort des bois à une dizaine de kilomètres au nord-ouest de Belfort, et coule au sud parallèlement à la Savoureuse. C'est sur la Lisaine que le général prussien Werder arrêta victorieusement en janvier 1871 les efforts de notre armée de l'Est marchant au secours de Belfort.

Ces trois cours d'eau délimitent assez exactement la zone militaire de la trouée de Belfort. Les communications d'Alsace en Franche-Comté par la trouée de Belfort sont nombreuses et faciles. D'abord, le chemin de fer de Mulhouse à Paris par Belfort-Lure-Vesoul-Langres. Il franchit près de Dannemarie, entre Altkirch et Belfort, le vallon de Largue sur un viaduc qui fut détruit par les défenseurs de Belfort au moment de l'investissement de la place dans les premiers jours de novembre 1870. Ce viaduc est maintenant en territoire allemand. Du chemin de fer de Mulhouse à Paris se détache, à Belfort même, une importante ligne sur Montbéliard, Besançon et Lyon. Il y a lieu de remarquer que cette voie ferrée, au lieu de suivre la vallée de la Savoureuse qui

mène directement de Belfort à Montbéliard, tourne au sud-ouest à la sortie de Belfort, pour gagner Héricourt sur la Lisaine, d'où la voie suit la vallée jusqu'à Montbéliard (16 kilomètres au sud de Belfort). Belfort est aussi relié à Delle par un chemin de fer qui se prolonge ensuite à travers le Jura bernois par Porrentruy et Délémont, pour se souder au réseau des chemins de fer suisses. Un embranchement rattache la ligne de Belfort à Delle à celle de Belfort à Lyon par la vallée du Doubs. Citons aussi comme voie de communication de premier ordre d'Alsace en Franche-Comté à travers la trouée de Belfort, le canal du Rhône au Rhin. Il se détache du Doubs près de Montbéliard, suit le cours inférieur de l'Allaine, coupe le chemin de fer de Belfort à Delle à Bourogne (12 kilomètres au sud de Belfort), et se dirige sur Mulhouse par Dannemarie.

Les routes de terre peuvent être divisées en deux faisceaux principaux convergeant l'un vers Belfort, l'autre vers Montbéliard. Les chaussées de Strasbourg à Lyon, de Mulhouse à Dijon, de Bâle à Paris, viennent aboutir à Belfort. Les chemins directs de Mulhouse, de Bâle et de Delle à Besançon par la vallée du Doubs se réunissent à Montbéliard. Ces derniers passent tous à trois lieues au moins de distance au sud des remparts de Belfort. Indépendamment de ces chaussées, d'autres routes carrossables permettent de traverser la trouée sans passer ni à Belfort ni à Montbéliard. Il y en a deux entre Belfort et le pied des Ballons des Vosges. La première s'élève sur les rampes inférieures des Vosges; elle passe à Rougemont, Petit-Magny et Gros-Magny, pour atteindre le bourg de Giromagny au pied du Ballon d'Alsace. Divers chemins transversaux mettent cette route en communication avec la grande chaussée de Strasbourg-Colmar-Belfort. De Giromagny, la route se dirige sur Champagney (15 kilomètres au nord-ouest de Belfort), où elle coupe le chemin de fer

de Mulhouse à Paris. La deuxième route tournante entre Belfort et la montagne se détache, à neuf kilomètres avant Belfort, de la chaussée de Strasbourg, passe à Anjoutey, longe le versant nord du chaînon que nous avons signalé et que la Savoureuse perce après avoir traversé la plaine au sud de Giromagny; elle se dirige ensuite par les villages d'Éloie et Sermamagny, pour couper à la station d'Évette (six kilomètres et demi au nord-ouest de Belfort) le chemin de fer de Paris. Ces deux chemins ont été suivis l'un et l'autre par les Prussiens, lors de l'investissement de la place de Belfort. Ils passent tous deux, même le dernier, hors des vues et du rayon d'action des remparts de la ville.

Entre Belfort et Montbéliard, il y a encore deux routes à signaler. L'une se détache de la route d'Altkirch, à quelques lieues avant Belfort, passe à Vezelois, coupe près de Sevenans le chemin de fer de Delle, puis la vallée de la Savoureuse, pour aller rejoindre à Banvillard le chemin de fer de Belfort à Montbéliard et la route nationale de Besançon par Héricourt. Le circuit de cette route au sud de Belfort se développe à une distance relativement médiocre de la place (six kilomètres environ); c'est le chemin qui fut suivi en novembre 1870 par le corps prussien chargé de former l'investissement du front sud de la place. Un autre chemin qui se détache à Bourogne des bords du canal du Rhône au Rhin, traverse la vallée de la Savoureuse à Châtenois (sept kilomètres au nord de Montbéliard), s'engage à travers des forêts épaisses, et aboutit à Héricourt. Un embranchement de ce chemin permet toutefois de gagner Bussurel-sur-la-Lisaine, entre Héricourt et Montbéliard.

Au sud, enfin, le long de la frontière suisse, se développent deux chaussées carrossables traversant Delle, qui aboutissent l'une à Audincourt, sur le Doubs (4 kilomètres sud-est de Montbéliard), l'autre, beaucoup plus au sud, à Blamont, gros

bourg situé au pied de la chaîne du mont Lomont. De Blamont, on peut aller passer le Doubs soit à Pont de Roide, soit à Saint-Hippolyte, au delà de la chaîne du Lomont. Ces dernières routes tournent complètement Montbéliard par le sud, et permettent de s'élever sur les hauts plateaux du Jura franc-comtois, le long de la frontière suisse.

Il résulte bien clairement de cet aperçu des voies de communication à travers la trouée de Belfort, que la place, qui était censée naguère fermer la trouée, ne l'obstruait en aucune façon. Une grande armée pouvait librement déboucher d'Alsace en Franche-Comté, en défilant sur plusieurs colonnes parallèles au nord et au sud des remparts de Belfort, sans s'exposer un seul instant au canon de la place. Le faisceau de routes convergeant sur Montbéliard présentait surtout une parfaite sécurité, en raison de son éloignement de Belfort. Ajoutons que, le cas échéant, rien n'aurait été plus facile que de raccorder, en suivant le tracé du canal, le chemin de fer de Mulhouse à Paris à la voie ferrée de la vallée du Doubs par Montbéliard. En un mot, l'ancienne place de Belfort, avec ses modestes ouvrages avancés, constituait un bon point d'appui pour une armée de campagne défendant la trouée de Belfort, mais elle n'en interdisait nullement par elle-même le passage à l'ennemi. Masquer Belfort et passer outre, ne présentait aucune difficulté. Il n'était en aucune façon nécessaire de prendre la place avant de déboucher d'Alsace en Franche-Comté. Pourvu qu'un corps d'observation suffisant couvrît contre les sorties de la garnison les lignes de communication et d'étapes de l'envahisseur à travers la trouée, il n'y avait pas lieu, pour celui-ci, de se préoccuper autrement de Belfort.

Les choses en seraient au même point si l'on s'était contenté, après la réoccupation de la place, en 1873, de renforcer et compléter les ouvrages existants. Mais le Conseil

de Défense, inspiré par le général Seré de Rivière, n'eut garde de commettre une pareille erreur. Il résolut, non seulement de développer et de renouveler la fortification de Belfort, mais d'intercepter, par des ouvrages de fortification permanente, toutes les routes de la trouée, de façon à ce qu'aucune troupe ne pût défiler sur aucun des chemins directs d'Alsace en Franche-Comté sans passer sous le canon de nos batteries ou sans aller se heurter à quelque obstacle fortifié. Pour traverser désormais la trouée, soit au nord entre Belfort et les Vosges, soit au sud par les chemins qui convergent sur Montbéliard, soit plus au sud encore le long de la frontière suisse, il faudrait commencer par emporter des ouvrages assez fortement construits pour nécessiter des sièges réguliers.

Mais il convient, avant d'exposer en détail les moyens employés pour atteindre ce résultat, de dire ce qu'était l'ancienne place de Belfort, et de montrer comment elle est devenue le boulevard formidable de la défense de la trouée.

La ville, très petite, étroite et resserrée — elle renfermait en 1870 sept à huit mille habitants entassés sur un espace de quelques centaines de mètres carrés — est située sur la rive gauche de la Savoureuse, au pied d'un roc à pic qui domine la ville de 50 à 60 mètres de hauteur. C'est sur ce roc que s'élève la citadelle, appelée le Château. Un faubourg qui s'est prodigieusement agrandi depuis dix ans, se développe sur la rive droite de la Savoureuse. La gare du chemin de fer est au faubourg. Au nord-est de la ville, le terrain se relève vers la route de Strasbourg, de manière à former deux croupes parallèles, séparées par un vallon. Les sommets de ces deux croupes sont couronnés par les ouvrages de la Miotte et de la Justice. La crête de la Justice est de 20 mètres plus élevée que le rocher du Château, et la Miotte domine elle-même la Justice d'une dizaine de mètres. Il n'y

a pas plus de douze cents mètres de distance de l'enceinte de la ville aux hauteurs de la Miotte et de la Justice, qui, du reste, ne sont distantes l'une de l'autre que de 500 mètres environ. Le corps de place, le Château, la Miotte et la Justice, constituent l'ancienne fortification permanente de Belfort. L'enceinte de la ville, créée par Vauban, forme un pentagone bastionné d'une grande force. Le Château, dont la superficie est à peine inférieure à celle de la ville, est un ouvrage de premier ordre, formé de trois enceintes concentriques de deux fronts bastionnés chacune, et d'un cavalier en terre très élevé à l'intérieur de la troisième enceinte. C'est un ensemble de cinq étages de feux. Les batteries du Château voient surtout le terrain au sud et à l'est de la ville. Le fort de la Justice ne domine ses abords, face à l'Allemagne, que d'une quinzaine de mètres; mais les pentes de l'escarpement sont presque à pic. Celles qui font face au nord, plus hautes et plus raides encore, sont inabordables. Le fort de la Justice et le Château se flanquent et se protègent mutuellement. Le fort de la Miotte, qui est pour ainsi dire le jumeau de la Justice, couronne de même une hauteur escarpée; ses glacis, au nord et à l'est, sont d'une raideur qui les rend à peu près inabordables. C'est un ouvrage très difficilement attaquable. De long murs relient entre elles la Justice et la Miotte et les deux forts au corps de place. L'espace intermédiaire, dit le Vallon, forme un quadrilatère de 1,200 mètres de long sur 5 à 600 de large, complètement fermé. C'est ce qu'on appelait autrefois le camp retranché. Des ouvrages à cornes, flanquant le front du Vallon, en rendaient d'ailleurs la défense aisée.

A ces solides ouvrages de fortification permanente, on se hâta d'ajouter en 1870, aussitôt la guerre déclarée, un certain nombre d'ouvrages du moment qui ont joué le plus grand rôle dans la mémorable défense de Belfort. L'un d'eux toutefois, le fort des Barres, qui couvre le faubourg à l'ouest

sur le plateau de la rive droite de la Savoureuse, avait été commencé antérieurement, et il était presque terminé au moment des premiers combats en août 1870. Un grand front en terre, dit Front des Faubourgs, était également en construction. Le fort des Barres, situé immédiatement au delà de la tranchée du chemin de fer, n'est qu'à 500 mètres des bords de la Savoureuse. Un peu plus loin, c'est-à-dire à 6 ou 700 mètres du fort des Barres, le terrain, peu élevé d'ailleurs au-dessus du niveau de la rivière — une vingtaine de mètres au plus — forme un plateau dit de Bellevue, qui domine la gare du chemin de fer. Ce plateau est délimité en avant, à l'ouest, par une dépression au fond de laquelle coule la Douce, petit affluent de droite de la Savoureuse. La construction d'un fort sur ce point était projetée, mais rien n'était commencé au moment de nos premiers désastres.

Les avancées de Belfort sur la rive droite de la Savoureuse, précieuses comme tête de pont et à titre de protection du faubourg, n'étaient cependant pas d'une importance capitale pour la défense de Belfort. Leur occupation par l'ennemi n'aurait pas même sérieusement compromis la place. Le front ouest de l'enceinte, baigné par la Savoureuse, ne peut, en effet, être assailli sans d'énormes difficultés. Sur la rive gauche de la Savoureuse, à douze cents mètres au sud du rocher du Château, s'élève une belle croupe orientée presque perpendiculairement au cours de la rivière, et dont les deux sommets, assez élevés l'un et l'autre, sont reliés par une arête légèrement déprimée. C'est la colline des Perches. Le sommet qui plonge sur la Savoureuse, dit des Basses-Perches, est un peu moins élevé que le cavalier du château. L'autre sommet, distant du premier d'un kilomètre environ, est au contraire plus haut d'une dizaine de mètres que la batterie culminante du Château. Cette croupe des Perches, si rapprochée du Château et du corps de place, était extrême-

ment menaçante pour la sécurité de Belfort. L'ennemi, en s'y établissant, devait y trouver une base et un point d'appui redoutables pour pousser des cheminements réguliers contre le Château, qui, en dépit de sa force, n'en était pas moins le point vulnérable de la fortification. Lecourbe, en 1815, avait occupé les Perches par deux petites redoutes. Elles n'existaient plus depuis longtemps en 1870. La nécessité de fortifier les Perches était bien reconnue en principe par le génie, mais pas un coup de pioche n'avait été donné quand survint la guerre en juillet 1870. Ce n'est que dans les derniers jours de ce mois, lors de la formation du 7e corps d'armée, que le général Doutrelaine, chef du génie de ce corps, traça rapidement les plans et donna les ordres nécessaires pour garnir de redoutes de campagne les Hautes et les Basses-Perches, ainsi que le plateau de Bellevue. Le tracé de lignes joignant les Barres et le Front du Faubourg au corps de place fut décidé en même temps. On se mit assez promptement à l'œuvre, mais le départ des troupes causa très vite une grande pénurie de travailleurs.

Il n'entre pas dans notre plan de retracer ici l'histoire circonstanciée de Belfort en 1870-71. Quelques indications succinctes sont cependant indispensables. Elles ouvriront des clartés sur le rôle nouveau que Belfort peut être appelé à jouer. La défense de cette place en 1870 est d'ailleurs pleine d'enseignements applicables à la valeur du nouveau système de fortification.

On sait que le 7e corps, sous les ordres du général Félix Douai, avait été laissé au début de la campagne en observation sur le haut Rhin. Si le service d'exploration avait été convenablement fait, le général Douai aurait été édifié sur la nature des forces ennemies qu'il supposait être en face de lui de l'autre côté du Rhin. Mais telle était la nullité de ce service, qu'on prit jusqu'au bout pour un vrai corps d'armée un rassemblement de quelques centaines de conscrits badois qui

paradaient vers Lörrach, au débouché de l'un des principaux chemins de la Forêt-Noire. Une seule des divisions du général Douai prit part à la bataille de Reichshoffen, l'autre montait la garde aux bords du Rhin en face d'un ennemi chimérique, tandis que la troisième n'avait pas encore quitté Lyon. La prodigieuse incurie qui était de règle en 1870 au point de vue des reconnaissances occasionna à la division Liébert, portée en avant de Mulhouse, une panique déplorable. Sur le bruit ridicule que toute une armée allemande traversait le Rhin pour venir de Bade (où il n'y avait personne) en haute Alsace, la division française se replia sur Belfort avec une précipitation si désordonnée que les populations du Haut-Rhin en ressentirent une démoralisation profonde.

Le général Douai néanmoins aurait eu, après nos premières défaites, un rôle utile à jouer à Belfort. Si le 7e corps d'armée était resté après Reichshoffen concentré autour de la place, peut-être Strasbourg eût-il été sauvé. Toutes les forces actives de l'ennemi, au commencement de septembre, étaient engagées autour de Metz ou sur la route de Paris. Le corps de siège de Strasbourg n'aurait probablement pas été en mesure de faire face à une diversion tentée par les vingt-cinq mille hommes de bonnes troupes et les nombreux contingents de nouvelle levée dont le général Douai aurait pu disposer dès les premiers jours de septembre. Malheureusement le 7e corps, transporté à Châlons par les voies rapides, alla partager la lamentable destinée de l'armée de Sedan.

Le départ du 7e corps laissa Belfort dépourvu de toute garnison régulière. Il ne restait dans la place que des gardes mobiles du Haut-Rhin, armés de vieux fusils à piston, sans instruction militaire et sans éléments pour les instruire. Les travaux de Bellevue, du Faubourg et des Perches furent pourtant poussés avec activité sous la direction du commandant Denfert-Rochereau, chef du génie de la place.

Plusieurs semaines s'écoulèrent pendant lesquelles Belfort servit de centre d'organisation à divers corps de nouvelle levée, conscrits, gardes mobiles et francs-tireurs, qu'on dirigeait au fur et à mesure sur le département des Vosges. Le siège de Strasbourg absorbant toutes les forces allemandes en Alsace, le Haut-Rhin ne fut visité que par des colonnes volantes dont aucune d'ailleurs ne parut à proximité de Belfort. Cet état de choses ne se modifia point durant les premières semaines qui suivirent la prise de Strasbourg. Le général Werder, qui avait commandé le siège, au lieu de remonter la vallée du Rhin, pour pénétrer en Franche-Comté par Belfort, se porta directement en Lorraine en traversant les Vosges par les cols de la vallée de la Brüche (anciens cantons de Schirmeck et de Saales). Il battit en avant de Saint-Dié les contingents français du général Cambriels, se porta sur Épinal, puis sur Vesoul, d'où, après une démonstration contre Besançon, il gagna Gray et Dijon. Cette dernière ville devint le quartier général de Werder. C'est de cette position centrale que le général prussien surveilla à la fois la haute Seine et les routes du Midi par la vallée de la Saône. La place de Belfort conservait néanmoins encore ses communications avec Besançon et Lyon.

Le 19 octobre, le commandement de Belfort passa aux mains de l'ancien chef du génie, le commandant Denfert-Rochereau, promu en même temps au grade de lieutenant colonel. Les progrès des Allemands qui occupaient peu à peu toute la haute Alsace, faisaient prévoir une attaque prochaine. Le général prussien Treskow parut en effet devant la place le 2 novembre, à la tête d'une forte division combinée d'infanterie de ligne et d'infanterie de landwehr, d'une artillerie et d'une cavalerie nombreuses que suivait un grand parc de siège. C'était une petite armée de plus de vingt mille hommes de bonnes troupes. La landwehr

prussienne, composée d'hommes ayant tous servi dans l'armée régulière, bien encadrée, parfaitement disciplinée, équipée, armée, instruite, valait presque l'infanterie de ligne. Elle était, en tous cas, incomparablement supérieure à nos troupes improvisées, dépourvues de cadres, incohérentes, mal instruites, mal disciplinées, insuffisamment équipées et armées.

La garnison de Belfort, au jour de l'investissement, ne comprenait en fait de troupes régulières que deux bataillons de formation nouvelle, l'un du 84e de ligne excellent, l'autre du 45e très inférieur, un petit dépôt du 45e, une demi compagnie du génie et cinq demi-batteries à pied dont une du 7e et quatre du 12e d'artillerie. A part cette poignée de soldats réguliers, le reste de la garnison ne se composait que de gardes nationaux mobiles sans instruction et sans cadres militaires. Le gros de l'infanterie se composait de quatre bataillons de la Haute-Saône et quatre bataillons du Rhône, auxquels s'ajoutaient quelques compagnies isolées du Haut-Rhin, de Saône-et-Loire et des Vosges. La garde nationale mobile fournissait encore à l'artillerie trois batteries du Haut-Rhin et deux batteries de la Haute-Garonne. Ces forces, augmentées d'un certain nombre de gardes nationaux mobilisés et sédentaires, de douaniers et de francs-tireurs, atteignaient un total de quinze à seize mille hommes. Les bataillons du Rhône se montrèrent relativement très bons; ceux de la Haute-Saône, au contraire, sauf des exceptions individuelles, mous et mal disposés. Une garnison ainsi composée n'aurait sans doute pas fourni une bien longue ni bien sérieuse défense, si elle n'avait eu à sa tête, heureusement pour Belfort et pour l'honneur de la France, un homme d'une trempe exceptionnelle.

Ingénieur de grand mérite, le colonel Denfert-Rochereau joignait aux qualités techniques de l'officier du génie une

haute et sévère conception du devoir en même temps qu'une rare fermeté de caractère. C'était un soldat instruit et hardi dont les convictions républicaines ardentes échauffaient encore le patriotisme. Il était de ces hommes dont le cœur, l'esprit et la force morale grandissent avec le péril. Il ne dirigea pas seulement la défense : il en fut l'âme. L'histoire dira que, jusqu'à la dernière heure, la résistance de Belfort tint à l'indomptable volonté du colonel Denfert.

Au moment où il prit le commandement, son prédécesseur, le colonel Crouzat, d'accord avec le Conseil de Défense, avait décidé en principe l'abandon des ouvrages avancés des Perches et de Bellevue, que leur état d'incomplet achèvement rendait, semblait-il, peu susceptibles de défense. A plus forte raison ne songeait-on pas à occuper et à défendre les villages situés non loin des remparts en avant des ouvrages détachés. Une semblable méthode, avec une garnison si peu solide, paraissait téméraire et peu pratique. Aussi allait-on, de parti pris, se confiner derrière les bastions de la forteresse. Le colonel Denfert partit d'un principe diamétralement opposé. Il estimait qu'avec une garnison de quinze mille hommes, on devait disputer pied à pied toutes les positions extérieures qui pourraient être protégées de loin par le canon des forts et des redoutes. La défense, d'après lui, devait être incessamment active, et il croyait possible de retarder longtemps ainsi l'heure où l'on serait forcé de se renfermer derrière les remparts de la forteresse. Le Conseil de Défense n'approuvait pas cette méthode. Le colonel Denfert se passa d'approbation et ne convoqua plus le Conseil. Il exigea l'exécution de ses ordres sans discussion ni critique. Aussi, dès le 19 octobre les travaux des ouvrages extérieurs avaient-ils été repris et poussés avec une activité nouvelle. Toutes les positions favorables en avant des redoutes — notamment les villages de Pérouse et de Danjoutin — furent occupées et retranchées. Cette

activité avait déjà produit de sérieux résultats le jour de l'apparition de l'ennemi. Les deux redoutes des Perches, armées chacune de sept pièces, étaient à peu près terminées; il en était de même des ouvrages du Faubourg. Toutefois, la redoute de Bellevue était encore fort en retard.

La formation du blocus avait été marquée par deux combats, l'un à Gros-Magny, où les mobiles de la Haute-Saône, qui devaient défendre la route du pied des Vosges, firent très médiocre contenance; l'autre à Roppe, sur la grande route de Strasbourg, où un bataillon du Rhône se battit bravement et avec succès. Les Allemands se bornèrent d'ailleurs à investir la place de loin. Ils n'attaquèrent aucun des villages dont le colonel Denfert avait ordonné l'occupation permanente. Le périmètre des postes extérieurs de la défense atteignait un développement de dix-huit kilomètres. Réduit aux ouvrages de fortification permanente, ce cercle de défense de Belfort n'aurait pas eu six kilomètres de tour. Quant aux lignes d'investissement, elles n'atteignaient pas moins de vingt-quatre kilomètres de circuit. Aussi étaient-elles très faiblement occupées, eu égard aux conditions normales d'un siège. Si la garnison de Belfort avait été composée de troupes régulières, le colonel Denfert aurait certainement empêché l'investissement et le blocus. Mais l'inconsistance de ces soldats improvisés et le défaut de matériel de campagne (ce ne fut qu'au prix de grandes difficultés que le colonel parvint à organiser et atteler une batterie de 4 pièces capable de suivre les colonnes de sortie) interdisaient au gouverneur de Belfort toute entreprise hors du rayon de portée des canons du Château. D'autre part, la nature et les reliefs du terrain, aux abords de la place, facilitaient singulièrement la tâche de la petite armée d'investissement.

Nous avons déjà signalé le chaînon qui se dresse perpendiculairement au cours de la Savoureuse, entre Belfort et la

plaine marécageuse de Giromagny. Il se divise en deux parties séparées par la coupure profonde qu'ont creusée les eaux de la Savoureuse. La première forme une haute croupe montueuse, sillonnée de ravins, hérissée de forêts, qui s'étend, sur 8,000 mètres environ de longueur, parallèlement à la grande route de Strasbourg. Elle a trois kilomètres d'épaisseur, et ses sommets culminants atteignent près de 500 mètres d'altitude. La partie la plus rapprochée de Belfort est connue sous le nom de Forêt d'Arsot. La ville est à moins de 3,000 mètres des pentes de la forêt. Ce massif fournit d'excellentes positions de circonvallation au nord de Belfort, faciles à garder avec peu de monde, et couvrant très bien les routes qui tournent la place par le pied des montagnes et par la plaine de Giromagny.

De l'autre côté de la Savoureuse dont le défilé est occupé par le petit village de Valdoie, se dresse le Grand-Salbert, montagne boisée aux formes élégantes haute de 647 mètres et dominant toute la contrée. La crête du Salbert n'est qu'à 4,500 mètres de distance de Belfort, c'est-à-dire à très bonne portée de canon. Des croupes d'un relief beaucoup moindre, orientées au sud-ouest, relient le Salbert aux hauteurs de la rive gauche de la Lisaine, notamment à la belle pyramide du mont Vaudois, qui domine Héricourt. Au sud du Salbert, et pour ainsi dire immédiatement au-dessus du Faubourg de Belfort, se dresse un beau mamelon haut de 475 mètres appelé le Mont. Le sommet du Mont n'est qu'à 1,600 mètres du fort des Barres.

Le Salbert commande le défilé de Valdoie par où débouche le chemin de fer de Paris avant de tourner à l'ouest vers Lure. La grande route de Lure passe sous les plongées du Mont, avant d'arriver au village d'Essert (2,000 mètres à l'ouest du fort des Barres). Enfin, immédiatement au sud de ce village, de l'autre côté du vallon de la Douce, se dresse un

autre mamelon dit la Côte, presque aussi élevé que le Mont, d'où l'on commande la route de Besançon par Héricourt et le chemin de fer de Montbéliard. Le village de Bavilliers, sur la Douce (1,500 mètres au sud-ouest de la redoute de Bellevue) est au pied des dernières pentes de la Côte. Le Salbert, le Mont et la Côte constituent donc, au nord et à l'ouest de Belfort, un ensemble de positions du haut et des pentes desquelles on foudroie la place, et qui fournissent d'inappréciables points d'appui à une armée d'investissement.

Les abords de Belfort au sud et à l'est ne sont pas tout à fait aussi avantageux pour l'assaillant. La hauteur de Botans (4 kilomètres au sud) offre cependant un assez bon poste pour commander la vallée inférieure de la Savoureuse. Une croupe qui se dresse parallèlement à celle des Perches sur la rive gauche de la Savoureuse, fournit aussi une bonne base d'attaque contre les deux redoutes dont elle n'est distante que de 1,500 mètres. Le bois de Bosmont couvre le mamelon culminant de cette croupe. Plus à l'est, vers les routes de Mulhouse et de Bâle, le terrain, qui s'est insensiblement élevé depuis la vallée de la Savoureuse, forme un plateau sillonné d'ondulations assez prononcées qui limitent l'horizon à brève distance. Il n'y a de ce côté aucune position dominante, mais les plis nombreux du terrain sont toutefois loin d'être défavorables aux approches. Le colonel Denfert avait fait occuper toutes ces positions au moins par des avant-postes, mais il était difficile qu'il s'y maintînt longtemps en raison de l'étendue du périmètre et du peu de solidité de ses jeunes troupes. Cependant il n'hésita pas à appliquer ses principes sur la défense éloignée des places; et l'armée allemande avait à peine complété le cercle d'investissement, que la garnison de Belfort, sous l'énergique impulsion de son chef, prenait l'offensive partout, et entamait une incessante guerre de chicanes, de coups de main et de sorties. Quelques-unes de

ces opérations amenèrent des combats sérieux où nos nouvelles levées commencèrent à s'aguerrir. Par exemple, la sortie du 10 novembre sur Essert et Chalonvillers (route de Lure) et celle du 15 sur Bessoncourt (route de Bâle). Le résultat justifia la méthode du colonel Denfert, car pendant trois semaines l'ennemi fut plus assailli qu'assaillant. Le blocus durait déjà depuis vingt jours, quand le général Treskow se décida à prendre l'offensive pour resserrer le cercle d'investissement. Le 23 novembre, les Prussiens occupèrent le Salbert et le Mont, ainsi que les villages de Cravanche, d'Essert, et plus tard celui de Bavilliers sur la Douce. L'ennemi s'établit aussi solidement à Valdoie. Malgré l'activité donnée aux travaux du génie, la redoute de Bellevue n'était pas encore terminée. Les abris notamment faisaient défaut.

Le 23 novembre, l'assiégeant ouvrit en avant de Bavilliers sa première parallèle contre la redoute de Bellevue, à environ 1,100 mètres de distance. Le 3 décembre, juste un mois après l'investissement, il commença le feu contre la place au moyen de batteries construites sur les flancs du Mont en avant d'Essert, et sur les plateaux de la rive gauche de la Douce. Le bombardement fut extrêmement intense dès le début, et il ne cessa de croître en violence durant les 73 jours que la grêle des projectiles s'abattit sans interruption sur la ville de Belfort. Ces premières batteries tiraient à excellente portée (2,000 mètres à peine du fort des Barres et 3,000 environ de la ville et du château); elles lancèrent quatre à cinq mille bombes et obus de gros calibre dès le premier jour; ce nombre monta plus tard à dix mille et plus. Dans la nuit du 10 au 11, une nouvelle parallèle fut ouverte contre Bellevue, à 400 mètres de distance en avant de l'ouvrage. Les abris de la redoute inachevés au début du bombardement avaient été à peu près organisés sous le feu de l'ennemi à force de dévouement et

d'énergie. L'augmentation graduelle d'intensité du bombardement n'affaiblit pas un seul moment la vigueur de la défense.

Le 13 décembre, l'assaillant, qui avait jusqu'alors concentré ses efforts contre le front des défenses de la rive gauche de la Savoureuse, s'empara du bois et de la crête de Bosmont en face des Perches, et dirigea une attaque infructueuse contre le village de Danjoutin, qui est à cheval sur la Savoureuse entre les pentes des Basses-Perches et celles du Bosmont. Le bombardement redoublait de violence. Le Château, malgré ses blindages multipliés et la bonne organisation des abris, commença à souffrir. La pénurie de l'approvisionnement de la place en obus de pièces rayées ne permettait malheureusement pas de donner à la riposte toute l'activité nécessaire. La population civile de Belfort souffrait horriblement. Les maisons s'écroulaient sous les projectiles.

Une intervention des Suisses pour obtenir la sortie des femmes, des enfants et des vieillards n'aboutit pas, le général Treskow ayant refusé d'accepter les conditions de suspension d'armes exigées par le colonel Denfert. C'est dans ces circonstances et dans d'autres occasions analogues, qu'on put apprécier l'indomptable fermeté d'âme avec laquelle le gouverneur de Belfort savait réagir contre toutes les causes et contre tous les prétextes de défaillance.

Le 25 décembre, l'ennemi démasqua une batterie sur le Bosmont, d'où il tira avec un certain succès contre les Perches et le Château. Les progrès de l'attaque néanmoins étaient à peine sensibles. Le 1er janvier, en effet, la petite redoute de Bellevue, contre laquelle était dirigé depuis près d'un mois tout l'effort de l'assiégeant, tenait toujours bon. On refaisait la nuit les embrasures détruites le jour.

Le 2 janvier, l'ennemi démasque une batterie de canons Krupp lançant des projectiles d'un poids effroyable. Le 7, de

nouvelles batteries entrent en jeu sur les flancs du Bosmont. On bombarde le village de Pérouse dont les retranchements improvisés forment une avancée de la défense, entre les Hautes-Perches et la Justice. Ce sont autant d'indices que l'ennemi, renonçant à l'attaque du front de la rive gauche, va faire porter son effort décisif sur les Perches et puis sur le Château. C'est du reste le plan classique d'attaque contre Belfort.

On peut dire cependant que l'abandon de l'attaque contre la redoute de Bellevue, lorsque les tranchées d'approche n'étaient plus qu'à 300 mètres du fossé, constituait une faute. Bellevue, en effet, aurait permis de prendre les Perches à revers et de tirer efficacement contre le Château.

La nuit du 7 au 8 janvier fut marquée par un fâcheux accident pour la défense. Le village de Danjoutin, dont l'occupation par les nôtres gênait singulièrement l'attaque contre les Perches, fut enlevé par surprise. Une colonne prussienne tourna le village au nord, et se glissa jusqu'au remblai du chemin de fer de Mulhouse qui sépare Danjoutin des Perches, en même temps qu'il interceptait le chemin de Belfort. Deux compagnies de Saône-et-Loire, qui se gardaient mal, se replièrent en désordre vers la ville sans même donner l'alarme. Deux autres compagnies du même bataillon et quelques détachements d'autres troupes, enveloppés de toutes parts à l'intérieur du village, se défendirent avec acharnement, et ne se rendirent que le lendemain dans la journée. On ne connut leur situation à Belfort que trop tard pour les secourir efficacement. C'était le premier échec sérieux de la défense.

Il ne causa cependant point de démoralisation, car c'est le lendemain de cet échec que l'on entendit de Belfort la canonnade lointaine de la bataille de Villersexel. On acquérait bientôt après la certitude de l'approche de la grande armée

de secours du général Bourbaki. Cette période d'attente fut pour les défenseurs de Belfort un temps de fièvre et d'espérance. Le feu de l'ennemi diminuait d'ailleurs d'intensité. Les Prussiens retiraient de devant Belfort une partie de l'artillerie de siège, pour aller armer, le long de la Lisaine, les positions d'Héricourt, sur lesquelles le général Werder se proposait de livrer bataille à Bourbaki.

Il n'entre pas dans le cadre de ce travail de raconter cette malheureuse campagne de l'armée de l'Est, qui avait suscité tant de légitimes espérances et qui devait se terminer d'une façon si désastreuse. Nous ne saurions, toutefois, dans une étude sur la trouée de Belfort, nous dispenser de résumer brièvement les faits accomplis sur la ligne de la Lisaine. Ce petit cours d'eau sort de terre près du village de Frahier (deux lieues à l'ouest de Belfort, sur la route de Lure), traverse une région de grands bois, baigne ensuite le pied occidental du mont Vaudois, qui touche presque au gros bourg d'Héricourt, bâti sur la rive gauche de la rivière. D'Héricourt à Montbéliard, où la Lisaine se jette dans l'Allaine, la vallée est bien ouverte et encadrée entre deux rangées de jolies collines. Celles de la rive gauche n'ont pas grand relief, mais elles sont généralement boisées et présentent de bonnes positions défensives. On compte environ 19 kilomètres de Frahier à Montbéliard. La ville de Montbéliard, avec son vieux château, qui était encore en 1871 susceptible de résister à une attaque de vive force, constituait pour la gauche des positions allemandes sur la Lisaine un point d'appui d'autant meilleur que la vallée marécageuse de l'Allaine et le canal du Rhône au Rhin couvraient cette aile contre un mouvement tournant de l'aile droite française. Au centre, Héricourt et le mont Vaudois, commandant le débouché des routes de Besançon et de Villersexel à Belfort, présentaient un front très solide. La droite allemande, au

contraire, séparée du centre par les grands bois de la Thure et de la Brisée, occupait une position fort hasardée. Les villages de Chênebier et de Frahier, points d'appui de cette aile, pouvaient être aisément assaillis de front et débordés par le large espace ouvert au nord entre la route de Lure et le chemin de fer. La position, enfin, était extrêmement étendue, et le général Werder, qui ne disposait pour la garnir que de deux corps d'armée (48 bataillons, moitié ligne, moitié landwehr), ne pouvait déployer qu'un mince cordon de troupes. Les forces du général Bourbaki étaient sans doute très inférieures en qualité, mais elles étaient numériquement triples ou peu s'en fallait. Cette énorme supériorité d'effectifs aurait permis au commandant en chef français d'opérer de puissantes démonstrations contre les parties les plus solides de la ligne ennemie, tout en jetant des forces prépondérantes sur le point faible.

Le général Bourbaki ne comprit malheureusement pas que ce point faible de l'ennemi était à sa droite, vers Chênebier, Frahier et l'espace ouvert au nord de la route de Lure. Notre aile gauche (18e corps d'armée et division Cremer), qui avait atteint Lure et les environs de cette ville, n'avait pour ainsi dire qu'à marcher droit devant elle pour tomber sur les faibles détachements qui constituaient toute cette extrême droite menacée. Il n'y avait là que quatre ou cinq mille Allemands incapables de résister, en pays plat, au choc des quarante mille hommes du général Billot. Les quelques kilomètres de plaine entre Frahier et la ligne d'investissement de Belfort, au nord-ouest, auraient été pour ainsi dire franchis d'une poussée. Le général Bourbaki, obsédé par la crainte de se trop éloigner du chemin de fer de Besançon à Montbéliard, replia au contraire son aile gauche sur le centre, de sorte que, le 15 janvier, le 18e corps et la division Cremer, engagés, à travers bois, sur des routes

difficiles, vinrent converger tardivement avec le 20e corps contre les belles positions d'Héricourt et du mont Vaudois. L'attaque fut infructueuse. Le 18e corps, canonné par les batteries de gros calibre du mont Vaudois, ne réussit pas même à déboucher entièrement des bois et à se déployer. Le lendemain 16 janvier, des efforts partiels et décousus furent dirigés contre la droite allemande si malencontreusement négligée la veille. Cela suffit pour rendre un instant critique la situation de l'armée de Werder. Chênebier fut enlevé par les nôtres (divisions Cremer èt Penhoat), et les bataillons épuisés de Willisen (extrême droite prussienne) ne tenaient plus que faiblement au village de Frahier. Ce succès n'eut malheureusement pas de lendemain. Werder, rassuré pour sa gauche et son centre, fit passer des renforts à droite; tandis que Bourbaki, persuadé qu'il avait quatre-vingt mille hommes devant lui, craignit de se compromettre en s'étendant à gauche. La rigueur excessive de la saison, les pertes subies, la lassitude d'une lutte stérile, affectèrent irrémédiablement les forces physiques et morales de notre pauvre armée. La journée du 17 ne donna, en dépit d'un nouveau succès à Chênebier, que des résultats négatifs. Le lendemain, il fallut songer à la retraite.

Pendant ce temps, Manteuffel franchissant, avec deux corps d'armée prussiens, les prolongements de la Côte-d'Or, entre Dijon et Langres, descendait dans les plaines de la Saône et se disposait à se jeter sur les derrières de l'armée de Bourbaki. Des fautes nouvelles, que nous n'avons pas à indiquer ici, assurèrent le succès trop complet de cette audacieuse manœuvre.

Mais il est temps de revenir à Belfort. Ses défenseurs avaient cru toucher à la délivrance, plus encore à la revanche de la patrie. Quand les derniers échos du canon français, qui venait de tonner pendant trois jours à moins de douze kilo-

mètres de la place, se furent éloignés pour s'éteindre et ne plus retentir, le plus puissant ressort moral de la défense fut brisé. On venait de nourrir de si hautes et de si généreuses espérances : la chute, dans l'effrayante réalité, était trop brusque et trop profonde, la déception vraiment trop cruelle!

C'est à cette heure tragique où les meilleurs avaient peine à se défendre des tentations de défaillance, que le colonel Denfert se révéla. Le découragement n'avait pas effleuré son âme stoïque. Il restait debout, inébranlable, et sa volonté puissante fut comme un levain d'héroïsme pour les cœurs les plus affaissés. Des écrivains militaires français et allemands ont reproché au colonel Denfert de n'avoir pas tenté un effort désespéré durant les trois journées d'Héricourt, pour se jeter avec la garnison de Belfort sur les lignes d'investissement et prendre à revers l'armée de Werder. Ils n'ont pas réfléchi à la réelle situation de la défense. Le colonel Denfert ne possédait pas d'artillerie de campagne, et ceux de ses bataillons d'infanterie qui auraient été capables d'une offensive vigoureuse n'atteignaient pas un effectif de trois à quatre mille combattants. Encore eût-il fallu, pour les grouper sur un seul secteur de la place, dégarnir des postes essentiels et compromettre la défense ultérieure de l'ensemble des ouvrages. Des reconnaissances offensives furent dirigées vers l'ouest dans les journées des 15 et 16 janvier. Elles accusèrent la présence, sur la ligne d'investissement, de forces ennemies considérables contre lesquelles des sorties plus sérieuses se seraient très vraisemblablement brisées. Le gouverneur de Belfort fit en ces conjonctures ce que lui commandaient le devoir militaire et une saine appréciation des circonstances. Il serait injuste de lui reprocher de n'avoir point tenté l'impossible.

Cependant, le bombardement reprenait avec une vigueur et une intensité nouvelles. Les meilleurs abris du Château ne protégeaient plus efficacement les défenseurs contre les

énormes projectiles lancés par l'ennemi. Le 20 janvier, par exemple, un obus, perçant les voûtes du bastion n° 11 enflamma un magasin à poudre, et vingt-sept hommes périrent du coup. Dans la nuit du 20 au 21, l'ennemi attaqua le village de Pérouse, et s'en empara après une énergique défense du bataillon du 84e. Une première parallèle fut ouverte dès le lendemain contre les redoutes des Perches. C'est de cette parallèle tracée à 700 mètres environ de l'ouvrage, que l'ennemi s'élança le 26 au soir pour tenter l'enlèvement de vive force des deux redoutes. L'attaque, audacieusement conduite, faillit réussir. La colonne, dirigée contre les Basses-Perches, put descendre dans le fossé avant qu'on eût donné l'alarme. Mais nos soldats couronnèrent à temps les parapets, et l'ennemi, repoussé avec pertes, laissa entre les mains des défenseurs deux cent vingt-cinq prisonniers parmi lesquels sept officiers. C'était l'élite de la colonne assaillante, qui après avoir sauté dans le fossé des Basses Perches, n'avait pu remonter l'escarpe pour battre en retraite. L'assiégeant, dégoûté des coups de vigueur, se remit alors aux travaux réguliers de siège. Le feu de l'artillerie devint de plus en plus écrasant. Le 31 janvier, les redoutes des Perches, battues par le canon et la mousqueterie des tranchées, étaient devenues difficilement tenables.

C'est sur ces entrefaites que la garnison et la population de Belfort, déjà profondément ébranlées par la retraite de l'armée de secours, apprirent la fatale nouvelle de la capitulation de Paris. L'ennemi consentait un armistice général, mais Belfort en était exclu. Les Allemands tenaient à s'en emparer avant la signature des préliminaires de la paix. Cette dernière période du siège fut particulièrement cruelle. Belfort subissait les horreurs d'un bombardement à outrance quand le bruit des armes avait cessé sur tout le reste du territoire. Ni la population ni la garnison ne se

résignaient à cette inexorable fatalité. La démoralisation faisait des progrès rapides et l'esprit même d'indiscipline commençait à se manifester. Le colonel Denfert fit face à tout. Grâce à lui et au groupe vaillant d'officiers dont l'énergie répondait à la sienne, la défense ne faiblit pas aux heures même les plus critiques.

Le 3 février, les travaux d'approche de l'ennemi se confondaient presque avec les épaulements bouleversés des Perches. Il était impossible d'y tenir plus longtemps. L'évacuation fut décidée. Elle s'opéra lentement en quatre journées successives, et c'est le 8 février seulement que les Prussiens entrèrent dans les redoutes abandonnées. L'assiégeant, après quatre-vingt-dix-huit jours d'investissement, dont soixante-huit de bombardement, se trouvait juste aussi avancé qu'il aurait été dès le premier jour si le colonel Denfert, se conformant aux idées du Conseil de Défense, s'était abstenu d'occuper et de défendre les redoutes de campagne ébauchées sur la colline des Perches!

Le 9 février au matin, l'assiégeant concentra ses feux sur le Château, sur la Justice et sur la ville. Cette dernière phase du bombardement fut effrayante. Le colonel Denfert et ses braves compagnons, se raidissant contre la destinée, maintinrent néanmoins à la défense son caractère d'indomptable ténacité. Le 13 février, une sommation de rendre la place faite par le général prussien Treskow fut repoussée avec mépris. Le colonel Denfert ne daigna pas même y répondre. La place, d'après son appréciation, pouvait tenir un mois encore, et il ne l'aurait pas rendue si l'ordre du gouvernement français de la remettre aux Allemands ne lui avait été notifié dans la nuit du 13 au 14 février.

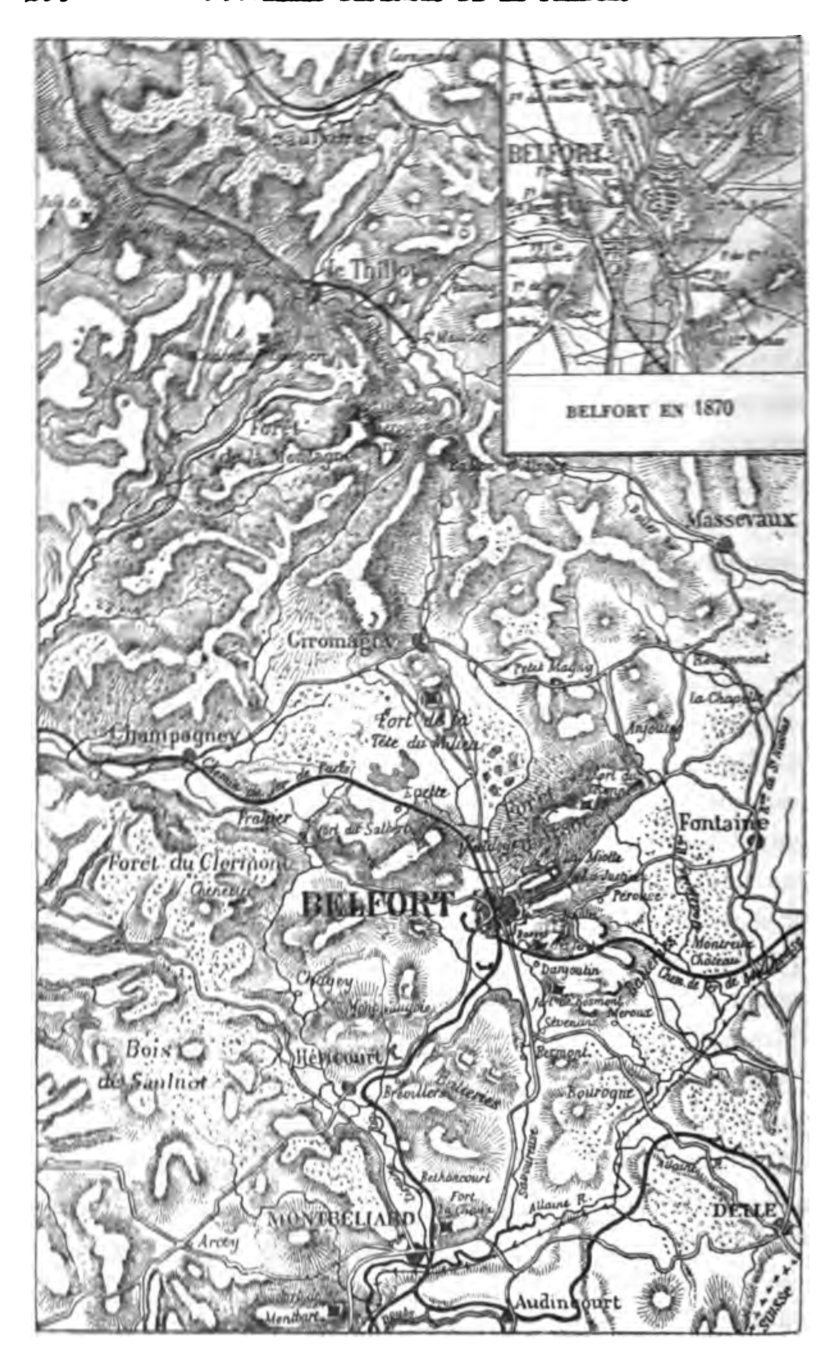
Le colonel Denfert avait fait son devoir jusqu'au bout, et quand il quitta Belfort, quatre jours plus tard, à la tête de ses compagnons d'armes, il lui fut assurément permis de

jeter un regard de fierté sur ces remparts croulants qu'il avait victorieusement défendus et que son héroïsme seul a conservés à la France!

L'ennemi, après cent trois jours de siège et soixante-treize d'un bombardement sans trève, n'avait pas encore réussi à faire tomber un seul des ouvrages réguliers de la place. Il avait échoué contre Bellevue, et l'unique résultat positif de ses efforts était l'occupation des redoutes improvisées des Perches. Si l'on veut considérer en outre que la garnison de la place ne comprenait, avec un très faible noyau de vrais soldats, que des jeunes gens hâtivement levés, dépourvus d'organisation et d'instruction militaire, on reconnaîtra que l'expérience de ce siège mémorable témoigne hautement des facultés défensives des places entourées d'ouvrages détachés, ces ouvrages ne fussent-ils, comme à Belfort en 1870, que de simples redoutes de campagne, construites au dernier moment, imparfaitement armées et abritées. A plus forte raison cette expérience conclut-elle en faveur des propriétés de résistance de nos nouvelles places régulièrement fortifiées, pourvues d'ouvrages permanents, et auxquelles la réorganisation de nos forces militaires assure des garnisons incomparablement plus solides et plus instruites que les conscrits et les gardes nationaux de 1870. C'est l'exemple de Belfort qui légitime les jugements que nous avons portés sur la valeur actuelle des nouvelles défenses de Verdun, de Toul et d'Épinal.

Le lecteur qui voudra bien se reporter aux indications topographiques données au cours des précédents chapitres, se rendra compte sans peine des principes qui ont guidé le génie français dans l'organisation du nouveau camp retranché de Belfort.

Pour commander sérieusement la trouée et pour fournir une base solide d'opérations aux troupes mobiles de la défense,


BELFORT EN 1870
BELFORT
Le Thillot
Giromagny
Massevaux
Champagney
Fort du Salbert
Forêt du Clermont
BELFORT
Fontaine
La Chapelle
Anjoutey
Pérouse
Montreux Château
Danjoutin
Chagey
Héricourt
Bois de Saulnot
Bermont
Bourogne
MONTBÉLIARD
Arcey
DELLE
Audincourt
Suisse

une double obligation s'imposait : celle de mettre la place proprement dite à l'abri de tout essai de bombardement, et celle de ménager de vastes et faciles débouchés aux troupes actives qui seraient campées sous ses murs. On a commencé par consolider et complèter le système des ouvrages de 1870 qui constitue désormais un excellent noyau central pour le camp retranché. L'enceinte agrandie s'appuie sur la rive droite de la Savoureuse, au fort des Barres et au fort de Bellevue, ce dernier construit sur l'emplacement de l'ancienne redoute. De l'autre côté de la vallée, deux forts puissants ont remplacé aux Hautes et aux Basses-Perches les faibles redoutes si vaillamment défendues pendant le siège. Autour de ce noyau se développe, dans un rayon de 5,000 mètres environ en prenant le Château pour centre, la nouvelle ligne extérieure de défense. Cette ligne atteint au nord et embrasse le massif montueux de la forêt d'Arsot. Un grand ouvrage, le fort de Roppe, construit sur l'un des pitons culminants de la forêt, au-dessus des villages de Roppe et de Vétrigne, maîtrise le massif. Les batteries du fort de Roppe exercent un commandement très vaste. Elles battent au nord l'entrée de la plaine qui s'étend entre les croupes de la forêt d'Arsot et le pied des Vosges; leur action s'étend au loin à l'est sur la grande route de Colmar, et elles prendraient à revers l'ennemi qui tenterait de s'avancer par le chemin de Bâle vers la Justice et la Miotte. Au nord ouest, la jolie montagne du Salbert, qui prolonge au delà de la Savoureuse l'arête d'Arsot, a été puissamment fortifiée. Un grand fort et des Batteries annexes en couronnent la cime. Du haut du Salbert (647 mètres d'altitude), on domine toute la contrée. Ses batteries plongent à toute volée de canon sur la plaine marécageuse qui s'étend jusqu'à Giromagny. Le chemin de fer de Paris et la route tournante qui longe le revers nord du massif se déroulent sous leur

commandement immédiat. A l'ouest, dans la direction de Frahier et de Lure, les ouvrages du Salbert battent la région des sources de la Lisaine et la grande route de Belfort à Paris. Au sud, le Salbert domine de près la ville de Belfort et toutes ses avancées. La colline du Mont, que le fort domine de 150 mètres de hauteur, serait tout à fait intenable sous son feu plongeant. Aussi ne l'a-t-on pas fortifiée. Tous les emplacements des batteries prussiennes de bombardement établies en 1870 sur la rive droite de la Savoureuse sont de même maîtrisés par le canon du Salbert. Le site sur lequel s'élèvent les ouvrages du Salbert donne au fort et à ses annexes des qualités défensives exceptionnelles. La même observation s'applique au fort de Roppe. Couronnant l'un et l'autre des cimes culminantes qu'aucune hauteur ne domine à portée efficace, et dont les pentes escarpées, abruptes, hérissées de bois épais, se refusent aux travaux réguliers d'approche, les forts du Salbert et de Roppe ne redoutent ni bombardement ni siège en règle. Ils appartiennent l'un et l'autre à la catégorie d'ouvrages dont la famine seule aurait raison, pour peu que les garnisons fussent solides et énergiquement commandées.

L'action de ces deux forts importants ne se borne pas à couvrir Belfort au nord et à interdire à l'ennemi l'occupation aux abords de la rive droite de la Savoureuse des postes les plus favorables au bombardement : ils ont l'un et l'autre pour objet d'intercepter, de concert avec les ouvrages de Giromagny, les routes qui permettaient jusqu'à présent de tourner Belfort par la plaine entre la croupe d'Arsot et le pied des grandes Vosges. Cette plaine mesure 8,000 mètres de largeur entre Giromagny et le versant septentrional du Salbert. A 1,800 mètres environ du bourg de Giromagny s'élève un mamelon d'un relief assez accentué connu sous le nom de Tête du Milieu. Un fort très puissamment organisé



avec tourelles cuirassées couronne le piton le plus élevé. Les canons de ce fort balaient toute la plaine, enfilent les routes d'Allemagne, et croisent efficacement leurs feux avec ceux du Salbert. Le fort de la Tête du Milieu, plus généralement désigné sous le nom de fort de Giromagny, est sans doute dominé par les pentes de la chaîne des Vosges, surtout par les croupes méridionales du Ballon de Saint-Antoine. Toutefois, le seul point dangereux pour lui — la crête de la Tête des Planches, au-dessus de Giromagny, où il n'aurait pas été impossible d'amener du canon de siège — a été occupé et armé d'une solide Batterie dont le tir soutiendra efficacement celui de la Tête du Milieu. Ces deux ouvrages sont situés l'un et l'autre sur la rive droite de la Savoureuse. On peut regretter que le génie n'ait pas occupé de préférence ou du moins concurremment un point choisi sur les contreforts de la rive opposée.

La défense aurait eu par ce moyen la pleine et entière disposition de la route de Belfort en Lorraine par le Ballon d'Alsace, route que l'occupation par l'ennemi de ces hauteurs de la rive gauche rendrait malaisément praticable en temps de guerre. On peut trouver aussi un peu trop large l'espace ouvert dans la plaine entre le Salbert et le fort de Giromagny. Mais ce défaut n'est pas grave. L'occupation par un ouvrage de campagne d'un mamelon qui surgit au milieu de la plaine à l'ouest au-dessus des villages de la Chapelle et de Sermamagny, suffirait pour relier solidement le Salbert et la Tête du Milieu.

Quoi qu'il en soit d'ailleurs, on peut considérer dès à présent comme interdites à l'ennemi les routes de la trouée qui débouchent entre Belfort et les Vosges. Le chemin d'Anjoutey-Éloie-Salbert-Evette qui aboutit à la voie ferrée, passe sous le feu plongeant du fort de Roppe, pour aller ensuite se dérouler sous les batteries du Salbert. La route beaucoup

plus importante d'Alsace en Franche-Comté par le pied des Vosges, passe d'abord à portée de canon du fort de Roppe (moins de cinq kilomètres), puis va se butter à Giromagny contre le fort de la Tête du Milieu et la Batterie de la Tête des Planches, qui ne permettent pas de s'avancer plus loin sur la chaussée de Champagney et Lure. Un chemin imparfaitement carrossable aboutit à travers le bois de Waivre aux villages de Chaux et de la Chapelle, intermédiaires entre Giromagny et le Salbert. Ce chemin serait battu à distance assez courte par le fort de la Tête du Milieu et, quoique d'un peu loin, très efficacement encore par les pièces à longue portée du Salbert. L'ouvrage de campagne que nous indiquions tout à l'heure obstruerait d'ailleurs complètement ce débouché. Il n'y a donc point de présomption à estimer que quelques bataillons et quelques batteries de campagne retranchés dans l'intervalle entre le Salbert et Giromagny suffiraient désormais pour empêcher tout mouvement tournant au nord de Belfort, fût-il entrepris avec des forces extrêmement considérables.

A huit kilomètres au sud-ouest du Salbert, immédiatement au-dessus d'Héricourt, s'élève la pyramide du mont Vaudois qui fut, ainsi que nous l'avons dit, l'un des boulevards de l'armée de Werder dans les batailles de la Lisaine, en janvier 1871. Un beau fort dominant la vallée de la Lisaine et la plaine entre Héricourt et Belfort, couronne à présent le mont Vaudois. Ce fort maîtrise l'important nœud de routes d'Héricourt et relie Belfort à la ligne de la Lisaine. Il se rattache au Salbert et à la place elle-même par une chaîne serrée d'ouvrages. A quatre kilomètres au sud du Salbert et à moins de 2,500 mètres à l'ouest de Bellevue, se dresse le mamelon isolé du Mont. Une redoute, qui croise ses feux à égale distance avec le fort du Salbert et le fort du mont Vaudois, occupe ce poste important. Deux autres batteries

jalonnent le terrain entre la côte et le mont Vaudois, celle de la Charme et celle de Brévilliers, élevées l'une et l'autre sur des éminences qui dominent au nord-ouest la route et le chemin de fer de Belfort à Besançon par Héricourt. La route de Bourogne-Châtenois-Héricourt, qui tourne Belfort par le sud, vient donner précisément contre la batterie de Brévilliers et contre les pentes du mont Vaudois. Le fort du mont Vaudois, dressé comme celui du Salbert, comme celui de Roppe, sur une crête isolée, n'est dominé de nulle part à portée efficace de canon. Défendu d'ailleurs par les pentes escarpées de la colline, il peut être considéré comme susceptible de la plus longue et de la plus vigoureuse résistance. La défense de Belfort, du côté de France, est complétée par une batterie en avant du fort de Bellevue, la Batterie du Châtelet, qui bat le vallon de la Douce, les pentes de la côte et les chemins en avant du village de Bavilliers. Le massif de hauteurs entre la plaine suivie par le chemin de fer d'Héricourt et la vallée de la Savoureuse est maîtrisé par trois ouvrages : la Batterie de Botans, celle de Dorans et celle de Bermont. La dernière enfile au loin la vallée de la Savoureuse.

La défense du front est de Belfort, sur la rive gauche de la Savoureuse, ne comprend, indépendamment du fort de Roppe, qu'un seul ouvrage important : c'est le fort de Bosmont, construit sur la crête de la colline boisée où les Prussiens dressèrent leurs premières batteries contre les Perches. L'importance du fort de Bosmont serait grande en cas de siège régulier, car il retarderait longtemps l'attaque contre les Basses et les Hautes-Perches, c'est-à-dire la seule attaque réellement dangereuse pour Belfort. En avant du fort de Bosmont, au sud et à l'est, se développe un demi cercle de Batteries qui suivent les ondulations naturelles du terrain et constituent la véritable ligne extérieure du camp

retranché. Ce sont : d'abord la Batterie de Sévenans, à 2,500 mètres au sud du fort de Bosmont; elle balaie la route de Montbéliard et croise ses feux, sur la vallée de la Savoureuse, avec celle de Bermont. Puis viennent les Batteries de Meroux et de Vezelois, qui battent le chemin de fer de Delle; celles de Chêvremont et du Haut-Taillis, qui battent la ligne de Mulhouse en avant des Hautes-Perches; enfin la batterie de Pérouse, qui enfile la route de Bâle en avant du fort de la Justice. Le périmètre du camp retranché de Belfort, abstraction faite des ouvrages de Giromagny et du mont Vaudois, atteint ainsi un développement de plus de trente kilomètres.

L'expérience du siège de 1870-71 nous dispense d'insister sur la force de résistance dont serait susceptible la ligne des batteries avancées. Renforcée par l'occupation méthodique des villages et par la construction d'ouvrages de campagne intermédiaires, cette ligne ne pourrait être attaquée qu'au moyen de troupes extrêmement considérables, et la forcer serait évidemment une affaire de très longue haleine hérissée de difficultés pour l'assaillant.

Nous avons montré que le camp de Belfort ne pouvait plus être tourné par les chemins qui se déroulent au nord entre la place et le pied des Ballons des Vosges. Il en résulte que le plus important des faisceaux de routes à travers la trouée est, cette fois, bien et complètement interdit à l'ennemi. Les premiers chemins qui contournent Belfort au sud sont, eux aussi, sous le canon de la place. Celui qui se détache à Bourogne des bords du canal de la Marne au Rhin, passe à Châtenois sous le feu des Batteries de Sévenans et de Bermont, pour aller d'ailleurs se heurter au mont Vaudois. Reste donc, soit pour l'invasion de la Franche-Comté, soit pour l'investissement de Belfort, le faisceau de chemins qui convergent sur Montbéliard.

Nous allons exposer les mesures qui ont été prises pour barrer cette section de la trouée.

La ville de Montbéliard s'étend entre les bords de l'Allaine et l'éperon du plateau élevé qui domine la rive droite de la Lisaine. L'Allaine, déjà grossie de la Savoureuse, est profonde et marécageuse aux abords de Montbéliard. L'ancien château de Montbéliard qu'on pourrait encore organiser défensivement et une batterie nouvellement construite sur l'éperon du plateau, font de la ville elle-même un poste facile à retrancher. Mais la défense de la position est complètement assurée par deux ouvrages très importants situés l'un à l'est et l'autre à l'ouest de Montbéliard. Le premier se nomme le fort de la Chaux. Il couronne un beau mamelon parfaitement isolé, haut de 395 mètres, qui se dresse à 2,000 mètres à l'est de la ville, au débouché de la vallée de la Savoureuse dans celle de l'Allaine. La vue dont on jouit du haut du fort de la Chaux est très belle et très étendue. On voit distinctement au nord le mont Vaudois et les batteries avancées de Belfort; à l'est, l'œil découvre toutes les routes venant d'Alsace le long de l'Allaine et du canal, tandis qu'au midi le spectateur voit le terrain s'élever graduellement jusqu'aux pentes du Jura, au delà de la frontière suisse. Par un temps clair, on aperçoit au loin au sud les forts et les batteries du mont Lomont se profiler sur l'horizon. Le fort de la Chaux est un excellent poste d'observation pour se rendre compte de la curieuse topographie de la contrée. A moins de quatre kilomètres au sud du mamelon de la Chaux, le Doubs décrit le coude singulier après lequel la deuxième partie de son cours se déroule en sens inverse de la première. Le Doubs est une des curiosités de la géographie physique de la France. Nous n'avons à considérer ici que la partie de son cours qui se lie à la défense de la trouée de Belfort.

Le Doubs, après avoir longtemps coulé du sud au nord-est

au fond de vallées escarpées, entre durant plusieurs kilomètres sur le territoire suisse, et va se heurter à Saint-Ursanne contre le revers méridional du mont Terrible, qui n'est que le prolongement de la chaîne française du Lomont. Détournée par cet obstacle, la rivière tourne à l'ouest, rentre en France et baigne durant vingt-cinq kilomètres le revers sud de la muraille jurassique du Lomont. A une lieue en aval de la petite ville de Saint-Hippolyte, où il s'est grossi du Dessoubre, le Doubs tourne à angle droit vers le nord, et s'ouvre par une gorge formidable un passage à travers le rempart du Lomont. C'est le défilé de Pont-de-Roide, que l'on peut discerner du haut du mamelon de la Chaux. La rivière, déjà magnifique, qui roule à partir du défilé de Pont-de-Roide des eaux profondes, claires et rapides, continue son cours au nord durant une quinzaine de kilomètres comme si elle devait aller, à travers la trouée de Belfort, grossir les eaux du Rhin.

C'est aux abords immédiats de la ville de Montbéliard, que décrivant une brusque courbe à l'ouest et au sud, le Doubs coule décidément au sud-ouest vers le bassin de la Saône et du Rhône. La petite ville d'Audincourt marque le sommet du coude. Le confluent de l'Allaine est à une lieue et demie plus à l'ouest, à Voujaucour, au pied d'un escarpement connu sous le nom de Mont Bart. La boucle décrite par le Doubs à cette hauteur n'a pas plus de cinq à six kilomètres de largeur, tandis que la bande de terrain qui le sépare de l'Allaine, à la hauteur de Montbéliard, n'est pas même large de quatre kilomètres. Il en résulte que tous les chemins par lesquels on chercherait à éviter Montbéliard et à tourner la ville par le sud vont se heurter à l'obstacle du Doubs.

Le canon du fort de la Chaux bat tout ce qui converge vers Montbéliard. Ses batteries découvrent admirablement la

vallée de la Savoureuse, les bords de l'Allaine et du canal; et l'on ne peut atteindre Montbéliard, en s'avançant par la rive nord, sans passer sous le canon et même sous la mousqueterie des ouvrages. Il n'y a que sept kilomètres du fort de la Chaux à la Batterie de Bermont, la plus avancée des batteries au sud de Belfort. C'est dire qu'une colonne ennemie ne pourrait, sans s'exposer à souffrir du feu croisé des deux ouvrages, défiler dans cet espace relativement étroit. Mais nous aurons à revenir sur les conditions de défense de cette section de la ligne. Des troupes en marche par la rive gauche de l'Allaine n'échapperaient pas non plus entièrement à l'action du canon de la Chaux. Il leur serait toutefois possible, en faisant un détour au sud-est, par exemple le long de la voie ferrée de Delle-Audincourt, de se glisser dans la vallée du Doubs, et de cheminer, sans courir de grands risques, le long de la rivière jusqu'au confluent du Doubs et de l'Allaine, en évitant la traversée de Montbéliard.

Le fort du mont Bart a été construit pour faire face à cette éventualité.

Lorsque du haut de l'observatoire de la Chaux, on suit de l'œil la vallée de l'Allaine en aval, le regard s'arrête forcément sur un imposant promontoire rocheux qui surplombe le confluent et qui domine toutes les hauteurs environnantes. La crête escarpée du mont Bart se dresse à pic au-dessus de la vallée; elle commande avec une différence d'altitude de plus de 60 mètres les points les plus élevés du plateau au pied duquel se groupent les constructions de Montbéliard. En face du mont Bart, au sud, se dressent, de l'autre côté du Doubs, les hauteurs enserrées dans l'étroite boucle de la rivière. Elles forment un massif abrupt, âpre, boisé, dépourvu d'habitations et de cultures. L'observateur placé au sommet de la Chaux voit, à vol d'oiseau, par dessus Montbéliard, les vallées converger, se retrécir et s'engouffrer comme dans

un goulot, dans le défilé qui s'ouvre entre ces hauteurs et le mont Bart. Le chemin de fer de Delle et celui de Belfort se rejoignent pour s'engager dans l'entonnoir; les routes de Besançon par l'une et l'autre rive du Doubs y convergent; celle de Vesoul par Villersexel se détache du chemin de Besançon à l'entrée du défilé. Les rares chemins qui traversent le haut de la boucle du Doubs viennent aussi aboutir à Voujaucourt, sous les plongées du mont Bart. C'est dire que le mont Bart est la clé non seulement de toutes les communications directes de Montbéliard vers Besançon, mais aussi des routes qui permettraient de tourner Montbéliard et de gagner la vallée du Doubs en aval de cette ville.

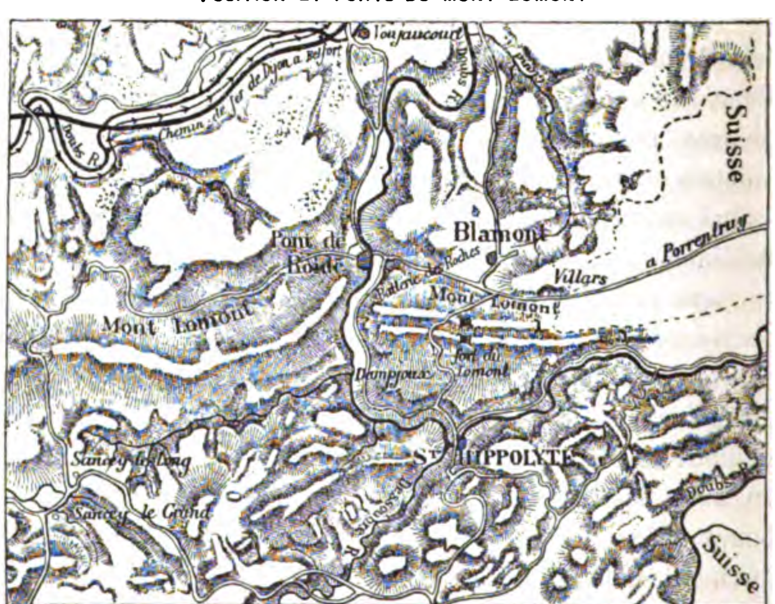
Le fort du mont Bart complète donc avec une efficacité remarquable la défense du débouché déjà couvert par le fort de la Chaux. La distance à vol d'oiseau entre les deux forts est de moins de six kilomètres. Les colonnes ennemies qui auraient échappé aux coups du premier, tomberaient donc nécessairement sous les feux du second. En supposant même la position de Montbéliard dépourvue de forces actives de défense, il est difficile d'admettre qu'une armée d'invasion suivie d'un matériel qui ne peut rouler sans routes carrossables, puisse passer outre avant d'avoir réduit la Chaux et le mont Bart ou avoir exécuté de difficiles travaux pour ouvrir des chemins hors de la portée des deux forts. Il n'est pas superflu d'ajouter que le site de ces forts les rend capables d'une longue résistance contre l'attaque régulière le plus énergiquement conduite. Le mont Bart, en particulier, défendu sur toutes ses faces par des escarpements formidables à part une étroite arête qui le relie aux croupes de la forêt du même nom, ne pourrait être assiégé avec succès qu'au prix d'efforts et de travaux extrêmement difficiles, pénibles et longs.

Les ouvrages de Montbéliard, de la Chaux et du mont Bart

ne suffiraient pas toutefois à clore complètement la trouée de Belfort si l'ennemi demeurait libre de disposer des deux routes qui se glissent d'aussi près que possible le long de la frontière suisse. L'une aboutit au Doubs, au défilé de Pont-de-Roide, longe ensuite le pied septentrional du Lomont, et permet d'atteindre Clerval, sur la route nationale et le chemin de fer entre Montbéliard et Besançon; la deuxième passe à Delle, se déroule plus près encore de la frontière, débouche sur Blamont, au pied du Lomont, franchit cette chaîne, pour redescendre à Saint-Hippolyte, d'où l'on peut après avoir traversé le Doubs s'élever sur le plateau sequanais et prendre Besançon à revers. Ces deux chemins ont l'un et l'autre, en tant que voies d'invasion, de graves défauts stratégiques sur lesquels nous reviendrons. Toutefois comme ils permettent d'éviter le groupe fortifié de Montbéliard en le tournant par le sud, on a cru devoir les barrer par des forts d'arrêt. La nature du terrain se prêtait d'ailleurs très favorablement à la fortification. La chaîne du Lomont, depuis le défilé de Pont-de-Roide jusqu'à la frontière suisse, obstrue comme un formidable rempart naturel l'espace compris entre la boucle du Doubs et la frontière. Elle transforme en un vrai cul-de-sac la région comprise entre Audincourt et Blamont. Les colonnes ennemies qui s'y seraient risquées ne pourraient en effet en déboucher pour continuer leur marche au sud et à l'ouest qu'en empruntant soit le défilé de Pont-de-Roide, soit le col abrupt qui s'ouvre entre Blamont et Saint-Hippolyte. On a maîtrisé le passage de Pont-de-Roide par la construction d'une puissante Batterie au haut des escarpements des Roches qui surplombent le bourg et le défilé sur la rive droite du Doubs. Quant au col du mont Lomont, il est intercepté par un fort bâti à une hauteur considérable (800 mètres environ au-dessus de la mer) et disposé de manière à battre efficacement les lacets

du mauvais chemin qui monte de Blamont et de Pierre Fontaine. Ce fort se compose d'une caserne bâtie dans un plissement de terrain, sorte de longue ride longitudinale courant entre les deux crêtes parallèles qui constituent le Lomont, et de deux Batteries tirant l'une vers le nord et l'autre vers le versant sud de la montagne. La Batterie du nord tient sous son feu, non seulement le chemin du col, mais aussi la route de Bâle à Besançon par Porrentruy (Suisse) et le Pont-de-Roide, le village de Pierre-Fontaine et la petite ville de Blamont. La Batterie du sud commande les divers chemins qui convergent vers Saint-Hippolyte. D'autres batteries en projet doivent compléter l'occupation du Lomont, de manière à faire face aux mouvements tournants qui pourraient être tentés à la faveur de la violation de la neutralité suisse.

POSITION ET FORTS DU MONT LOMONT



On remarquera que la ligne d'ensemble des défenses de

la trouée, orientée d'abord de Giromagny jusqu'aux avancées sud de Belfort selon la transversale directe du pied des Vosges à la frontière helvétique, se prolonge ensuite par deux groupes d'ouvrages construits l'un et l'autre en retrait à droite. Le groupe des forts de Montbéliard occupe déjà une position oblique par rapport à ceux de Belfort, et célui du mont Lomont accentue plus considérablement encore ce retrait en deçà de la trouée. Cette disposition, loin d'être défavorable à la défense, lui assure au contraire de très précieux avantages. L'ennemi en marche sur Montbéliard et Audincourt et, à plus forte raison, sur Pont-de-Roide et sur Blamont, n'aurait effectivement pas plus tôt dépassé la ligne de Belfort-Delle, qu'il prêterait ses flancs et ses derrières aux entreprises des troupes en position dans le camp retranché de Belfort. Les colonnes d'invasion qui tenteraient cette opération risqueraient donc, à moins de diposer d'une énorme supériorité numérique, d'être coupées et acculées à la frontière.

Les ouvrages que nous venons de décrire constituent un système défensif si fortement lié, qu'on peut dès à présent considérer le passage d'une armée d'invasion à travers la trouée de Belfort comme écarté du nombre des opérations éventuelles que l'ennemi pourrait tenter au début d'une campagne. Si l'on admet — et le principe ne souffre guère de contestation — qu'une armée moderne ne saurait se contenter pour lignes de communications de routes balayées par le canon de fortifications ennemies, on se convaincra de la nécessité pour l'assaillant, dans le cas où il voudrait déboucher directement de haute Alsace en Franche-Comté, de débuter par le siège et la prise du groupe des forts de la Chaux et du mont Bart. Des forces de campagne relativement peu considérables suffiraient du reste pour rendre les lignes de Belfort absolument infranchissables.

L'attaque principale devant se porter vraisemblablement sur l'intervalle compris entre la Chaux et les avancées sud de Belfort, espace dont quelques portions sont imparfaitement battues par le feu des ouvrages fixes, les têtes de colonnes de l'ennemi viendraient se buter contre la Lisaine, entre Héricourt et Montbéliard. Le mont Vaudois et les batteries qui relient cet ouvrage à Belfort et au Salbert empêcheraient l'ennemi de s'étendre à droite au nord; la Chaux, la batterie de Montbéliard, le Doubs et le fort du mont Bart lui interdiraient les mouvements tournants à gauche, au sud. Or, les hauteurs de la rive droite de la Lisaine forment une sérié de positions excellentes, auxquelles la rivière et la vallée qu'elle arrose servent de glacis et de fossé. Le front à défendre ne dépasserait pas huit à neuf kilomètres, et les colonnes ennemies n'auraient pas plus tôt débouché des bois épais qui bordent la rive gauche de la Lisaine (anciennes positions de Werder), qu'elles se trouveraient exposées aux feux d'écharpe des pièces à longue portée du mont Vaudois d'un côté, du fort de la Chaux de l'autre. Deux ou trois divisions françaises, retranchées sur les hauteurs de la rive gauche de la Lisaine, seraient donc en mesure de défier les plus énergiques attaques. Ajoutons que les troupes mobiles du camp retranché de Belfort seraient, de leur côté, en situation de tomber, pendant l'action, sur le flanc droit et sur les derrières de l'assaillant.

La position défensive ne serait pas moins forte dans l'éventualité d'une attaque principalement dirigée contre la ligne du Doubs, entre le Pont-de-Roide et Audincourt, en vue de tourner Montbéliard, la Chaux et le mont Bart. Sans même tenir compte du danger spécial d'une telle manœuvre en présence de la contre-manœuvre indiquée des Français débouchant de Belfort et de Montbéliard de façon à barrer sur les derrières de l'ennemi l'étroit espace compris entre

le canal du Rhône au Rhin et la frontière suisse, on peut considérer comme difficilement praticables le passage de vive force du Doubs et la traversée de la croupe escarpée et boisée qui projette ses pentes abruptes sur la rive gauche de la rivière. Quelques bataillons et quelques batteries de campagne postés sur les crêtes, en face des rares points favorables à l'établissement de ponts de campagne, pourraient s'y rendre aisément inexpugnables. Leur résistance y serait, en tous cas, assez prolongée pour donner aux troupes campées sur la Lisaine le temps d'accourir et de border en force la ligne des escarpements. Des troupes de réserve et de l'armée territoriale, convenablement concentrées sur les lignes de la trouée de Belfort, suffiraient certainement, au début d'une guerre, pour parer à toutes les éventualités. Elles ne seraient vraisemblablement pas attaquées, du moins au commencement de la campagne. L'ennemi dirigeât-il d'ailleurs une de ses principales opérations sur la trouée de Belfort, que ce serait tout profit pour la défense, car les obstacles défensifs que nous venons de décrire permettraient certainement à cent mille hommes de nos troupes de seconde ligne d'y braver le choc de cent cinquante et deux cent mille combattants des meilleures troupes actives ennemies.

La fermeture de la trouée de Belfort achève donc de donner à la concentration de nos propres forces actives la liberté et la sécurité en vue desquelles a été organisée la ligne d'Épinal au Ballon de Servance. Elle complète le rempart continu que la nature et l'art opposent désormais sur un développement de 100 kilomètres, entre Épinal et la frontière suisse, aux agressions de l'ennemi. Aussi — et ce n'est pas le résultat le moins précieux — la concentration de la totalité de nos forces actives peut-elle s'opérer, sans inconvénient et sans surprise à redouter, sur les lignes de la

Meuse et de la moyenne Moselle, en face des seuls débouchés ouverts à l'invasion germanique. L'ennemi, d'autre part, pourrait difficilement s'abstenir de réunir en haute Alsace des troupes destinées à faire face au débouché de Belfort; troupes dont le détachement affaiblirait toujours, dans une certaine mesure, les concentrations opérées sur les lignes essentielles d'invasion. Il convient aussi de considérer que Belfort pourrait devenir brusquement, selon le résultat des premières batailles livrées en Lorraine, une sérieuse base d'offensive contre l'Alsace et le pays de Bade. Il ne faudrait qu'un succès de nos armes sur la Moselle pour transformer les troupes de réserve concentrées aux lignes de Belfort en troupes d'offensive menaçant les communications de Strasbourg avec l'Allemagne du Sud. Cette perspective suffirait sans doute à forcer l'ennemi d'immobiliser en haute Alsace, dès le début de la campagne, une fraction notable de ses forces de première ou de seconde ligne.

CHAPITRE IX

LES PLACES DE SECONDE LIGNE

Vue générale du terrain. — La falaise de Champagne. — Position entre l'Oise et l'Aisne. — Les lignes de La Fère et de Laon. — Camp retranché de Reims. — Le plateau de Langres. — La place de Langres et le camp retranché. — Besançon et le plateau séquanais. — Nouvelle organisation défensive de Besançon. — Camp retranché de Dijon.

L'œuvre dont nous venons d'essayer la description appelait, comme complément nécessaire, l'organisation défensive de Paris, boulevard suprême de l'indépendance nationale, et la création, dans la région intermédiaire, de positions de ralliement, de haltes et de manœuvres. Il fallait prévoir l'éventualité de la rupture de la barrière ou du passage victorieux de l'ennemi à travers les deux trouées de la Meuse et de la Moselle. Le Conseil de Défense y a pourvu.

Nous avons exposé, dans un ouvrage spécial, les travaux grandioses de la fortification nouvelle de Paris. Nous allons décrire maintenant les positions de seconde ligne ménagées à nos armées entre Paris et la frontière reconstituée.

Le voyageur qui vient d'Allemagne en France par les routes de Metz et de Strasbourg ne saurait manquer d'être frappé, quand il sort des défilés de l'Argonne ou de la fraîche vallée de l'Ornain, du contraste saisissant entre la région où il pénètre et celle qu'il vient de traverser. Aux riantes collines, aux campagnes plantureuses, aux frais vallons et

aux vertes futaies du pays meusien succède brusquement une immense plaine sèche, rase, unie, aux eaux rares et à la végétation maigre et chétive. C'est la Champagne pouilleuse. L'Aisne, qui naît au sud de l'Argonne, la Marne, l'Aube et la Seine qui ont leurs sources au plateau de Langres ou aux collines qui le relient à la Côte-d'Or, y creusent leurs vallées à travers le sol crayeux. N'étaient la pénurie d'eau et la pauvreté des villages habités par une population clairsemée, peu de pays seraient plus favorables aux évolutions des armées.

En quelques tours de roue de locomotive — moins de trois heures de trajet en chemin de fer — le voyageur qui poursuit sa course vers Paris assiste à un second et non moins brusque changement de décor. Depuis quelque temps déjà il a pu discerner en face de lui une longue ligne de hauteurs bleuâtres qui rayaient l'horizon à l'ouest. La voie ferrée pénètre comme par une brèche entre ces hauteurs, et le pays traversé présente ensuite jusqu'à Paris une succession variée de populeuses et fertiles campagnes. Les beaux sites abondent, les villages se pressent; les grands châteaux, les villas élégantes, les parcs et les eaux vives décorent le paysage.

Les géologues désignent sous le nom de *falaise tertiaire* de Brie ou de Champagne la ligne de hauteurs qui sépare si nettement la plaine champenoise des gras plateaux et des riches vallons de l'Ile de France. La falaise domine la plaine d'une centaine de mètres. Les crêtes en arrière sont généralement très boisées. Au pied s'étendent parfois des étangs ou des marécages. La falaise présente par conséquent une série de bonnes positions défensives coupant toutes les routes qui convergent vers Paris à travers la plaine de Champagne. L'arc que décrit la falaise, de Paris pris pour centre, du sud-est au nord-est, s'appuie d'abord sur la Seine près de son

confluent avec l'Yonne, à la hauteur de Fontainebleau, borde le fleuve jusqu'à Nogent-sur-Seine, pour tourner ensuite au nord par Sézanne et Vertus. Plus loin, la falaise est coupée par la Marne à Épernay, puis par l'Aisne au nord-ouest de Reims. Au nord de l'Aisne, l'arc de hauteurs fléchit à l'ouest par Laon et va finir sur l'Oise, à la Fère. Toutes les routes d'invasion franchissent la falaise de Champagne. Son développement excessif ne permettait pas d'en fortifier tout le périmètre. Cependant des travaux considérables ont été effectués dans les sections comprises entre l'Oise et l'Aisne avec Laon pour centre, et entre l'Aisne et la Marne à la hauteur de Reims.

Les positions de la falaise entre l'Oise et l'Aisne —jalonnées par La Fère, le massif de Saint-Gobain, Laon et Craonne — font face aux débouchés d'une armée allemande qui aurait violé la neutralité belge plutôt qu'aux lignes directes d'invasion par la frontière d'Alsace-Lorraine. La direction de Laon et de Soissons peut pourtant être prise avantageusement par l'aile droite de l'armée d'invasion qui aurait forcé le passage de la trouée de la Meuse et des défilés de l'Argonne. Nous ne nous écarterons donc pas du sujet spécial de cette étude en décrivant rapidement l'organisation défensive de la région entre Oise et Aisne. L'ennemi d'ailleurs ne saurait dépasser Reims en s'avançant sur Paris sans se préoccuper de la position de Laon. Les troupes françaises qui s'y seraient ralliées menaceraient en effet trop gravement le flanc droit et les lignes de communications de l'envahisseur.

La petite ville de La Fère, quoique classée place forte, ne possédait en 1870 qu'une enceinte insignifiante. Elle fut occupée sans résistance sérieuse par les Prussiens. Sa position stratégique ne manquait cependant pas d'importance. Située sur l'Oise, à 17 kilomètres du point du cours de la Somme où vient aboutir le canal Crozat qui réunit les deux

rivières, et à l'extrémité de la falaise tertiaire, distante de cinq kilomètres seulement de la bifurcation de Tergnier, nœud de chemins de fer de la plus haute importance, La Fère est aujourd'hui naturellement désignée pour devenir un pivot de manœuvres contre un ennemi en marche sur Paris par la vallée de l'Oise. Une vaste enceinte de forts détachés transformera la place insignifiante de 1870 en un camp retranché puissamment assis sur les deux rives de l'Oise. Trois forts couvriront la position à l'ouest, et assureront les débouchés dans la direction de Saint-Quentin et d'Amiens. Un fort encore en projet couronnera les crêtes boisées entre l'Oise et le canal Crozat. Le fort de Liez et le fort de Vendeuil, construits sur les collines de la rive droite de l'Oise, battent la route de Saint-Quentin. Au nord de La Fère, entre l'Oise et son affluent la Serre, qui coule à travers les plaines dominées par la falaise, s'élève sur un renflement de terrain le fort de Mayot. Il croise ses feux avec celui de Vendeuil; il sera flanqué au sud par un ouvrage projeté sur la position de la Ferme Saint-Jean, situé lui-même en avant de l'angle nord du massif de la forêt de Saint-Gobain. Deux autres ouvrages projetés à Effecourt et à Amigny couronneront les crêtes terminales de la falaise et commanderont la vallée de l'Oise au sud de La Fère. Ces ouvrages rattacheront la tête de pont de La Fère au massif épais et boisé de Saint-Gobain qui remplit presque entièrement l'intervalle compris entre le cours de la Lette et les positions de Laon. Ce massif présente vers le nord toute une série de positions vraiment formidables. Le promontoire culminant du mont de Joie qui se dresse sur un contrefort à mi-chemin de La Fère à Laon, doit être couronné par un ouvrage qui complètera la défense du front La Fère-Laon, et rendra désormais inexpugnables les positions d'une armée qui camperait sur la falaise entre La Fère et Laon. Le fort du

Mont de Joie ne sera qu'à six kilomètres du fort de la Ferme Saint-Jean et à dix des Batteries de Laon.

La ville de Laon s'élève sur le sommet d'un piton triangulaire, isolé dans la plaine, à quelques kilomètres en avant de la falaise. Elle possédait en 1870 une citadelle qui se rendit sans coup férir. On ne rappellerait pas le souvenir de cette lâche reddition, si elle n'avait été l'occasion d'un acte d'héroïque désespoir. Un patriote, le garde d'artillerie Henriot, saisi de douleur et d'indignation, mit le feu à la poudrière de la citadelle, et s'ensevelit sous les ruines, pêle-mêle avec plusieurs centaines de Prussiens et de Français. Laon commande les routes et le chemin de fer de Paris en Belgique par la trouée de l'Oise. C'est la clé stratégique de toute la région comprise entre le cours de l'Aisne et la frontière du nord. L'ancienne citadelle a été réorganisée, et l'on a construit deux Batteries casematées, la Batterie de Saint-Martin et celle de Saint-Vincent, aux deux autres angles du piton. L'action de ces ouvrages qui découvrent un immense horizon sera redoublée par divers forts situés en arrière de Laon, soit sur des pitons isolés, soit au bord de la falaise. Ce sont d'abord le fort de Laniscourt sur un mamelon isolé près du point où la rivière la Lette coupe la falaise pour couler ensuite à travers le plateau, en contournant au sud le massif de Saint-Gobain jusqu'à son confluent dans l'Oise en aval d'Amigny; puis le fort de Carrières, au-dessus du bourg de Bruyères; la Batterie de Bruyères et le fort de Montberault, maîtrisant le massif de hauteurs à l'est de Laon et commandant la route de Reims. La distance de la ville de Laon à ces divers ouvrages varie de cinq à neuf kilomètres.

La liaison entre la position proprement dite de Laon et la ligne de l'Aisne n'a pas été établie en suivant exactement l'arc de la falaise tertiaire. Cette liaison est assurée à peu

près droit au sud de Laon par un grand fort, avec batteries annexes, construit au signal de la Malmaison, sur la crête qui sépare la vallée de la Lette de celle de l'Aisne, et par le fort de Condé-sur-Aisne, qui intercepte la vallée à trois lieues en amont de Soissons. La place de Soissons, à cheval sur l'Aisne, barre en deçà de Laon la route directe de Belgique sur Paris par la trouée de l'Oise. Ce serait une bonne tête de pont sur l'Aisne, devenue un obstacle militaire sérieux depuis sa sortie de la plaine de Champagne vers Berry-au-Bac sur la route de Laon à Reims; mais la place de Soissons, située au fond de la vallée et dominée de très près par les hautes collines qui la bordent, n'a plus qu'une valeur défensive insignifiante.

En résumé, la région fortifiée qui s'étend de La Fère à Laon et à Condé-sur-Aisne, forme désormais une immense place d'armes contre laquelle un ennemi débouchant par les routes du nord se heurterait nécessairement de front. Sur ce champ de bataille si soigneusement épaulé et solidement flanqué, une armée française momentanément forcée à la retraite pourrait avec sécurité faire halte et front contre l'ennemi. On peut affirmer sans présomption, que des forces très supérieures à celles de la défense ne suffiraient pas à arracher de leurs positions, par exemple, cent cinquante mille hommes cantonnés sur la falaise, la gauche à La Fère et la droite à Bruyères, sous la protection des forts et des batteries permanentes de la Ferme Saint-Jean, du mont de Joie, de Laniscourt, de Laon, de Bruyères et des Carrières. Quant à faire tomber la position en la débordant par la rive droite de l'Oise, l'ennemi parti du nord ne pourrait le tenter sans découvrir ses propres lignes de communications, manœuvre essentiellement périlleuse s'il ne disposait d'une supériorité numérique absolument écrasante.

A la vérité, une armée allemande qui aurait franchi la

Meuse au nord de Verdun, et dont l'aile droite suivrait la rive nord de l'Aisne par le Chesne, Rethel et Château-Porcien, n'aurait pas à se heurter contre le front si formidable de Laon-La Fère. C'est en face de la position de Craonne qu'elle aborderait la ligne des hauteurs. Aucun ouvrage de fortification permanente n'ajoute sur cette section à la force naturelle des crêtes de la falaise. L'avantage pour l'assaillant ne serait toutefois que relatif. L'armée française fortement appuyée, la droite à l'Aisne qui n'est point guéable, et la gauche au groupe des forts à l'est de Laon, ne présenterait à l'assaillant qu'un front accessible d'un médiocre développement, tandis qu'elle disposerait de tout l'avantage du terrain. Elle aurait enfin, en cas d'échec, une seconde ligne de défense plus forte encore à quinze kilomètres en arrière sur le plateau, sous la protection des forts de Laon à gauche, de la Malmaison au centre, et de Condé-sur-Aisne à droite.

Mais il est peu vraisemblable qu'une armée allemande partie de Metz opère jamais un mouvement d'ensemble par les routes de la rive droite de l'Oise. L'attaque principale en cas d'invasion par la trouée de la Meuse, convergerait nécessairement vers la section de la falaise de Champagne comprise entre l'Aisne et la Marne. C'est à Reims qu'aboutissent tous les chemins menant de l'Argonne septentrionale vers Paris, et c'est par le défilé d'Épernay que s'engagent au sortir des plaines dans le long couloir de la vallée de la Marne, les routes de terre, le canal et le chemin de fer de Strasbourg à Paris. La ville de Reims est le nœud de routes et le lieu stratégique par excellence de toute cette région.

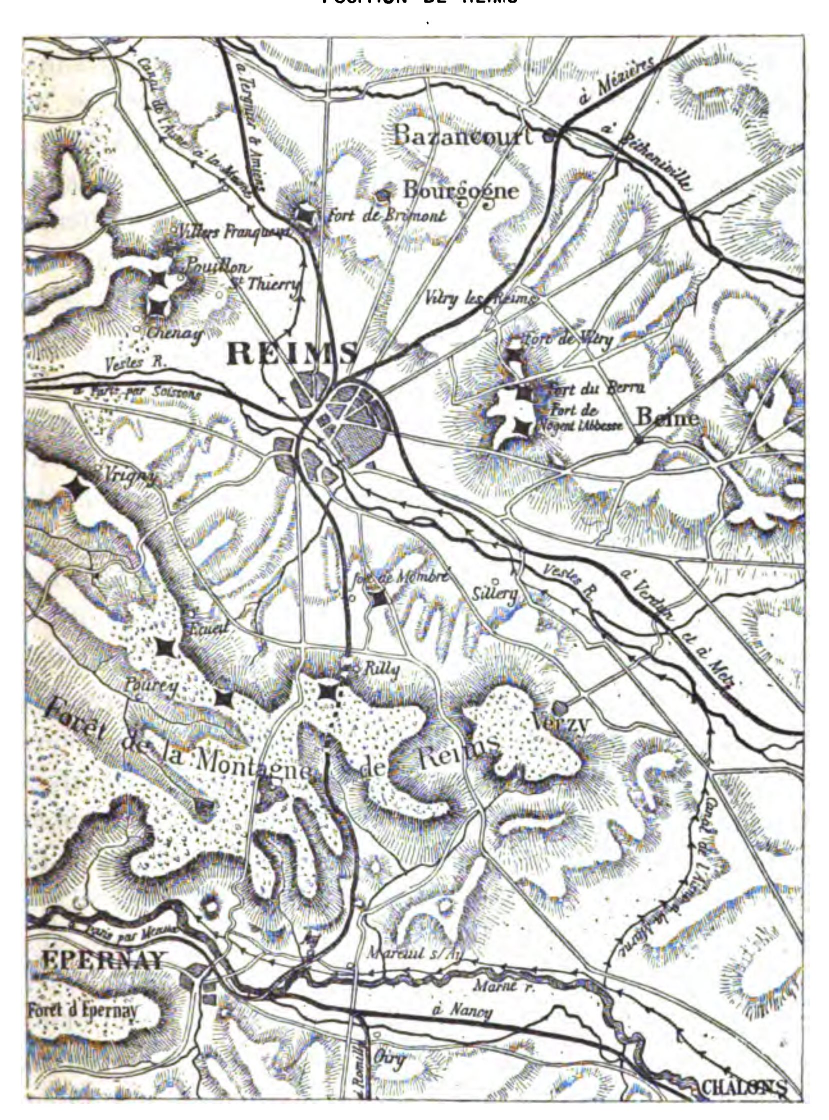
L'uniformité de l'arc de hauteurs dont la courbe s'est déroulée sensiblement régulière depuis Nogent-sur-Seine jusqu'à Épernay, subit, immédiatement au nord de la Marne, une interruption remarquable. Un saillant énorme projeté

par l'angle de la falaise, s'allonge à l'est dans la plaine, le long de la rive droite de la rivière. Ce promontoire massif, de plusieurs kilomètres de développement, porte le nom de Forêt de la Montagne de Reims. De grands bois en couvrent les crêtes, et la vigne qui produit les vins fameux de Champagne tapisse les pentes inférieures des versants exposés à l'est et au sud. A partir du revers nord de la Montagne de Reims, la direction de la falaise redevient régulière. Elle décrit jusqu'aux rives de l'Aisne une belle courbe, coupée au centre par une large brèche où s'engage la Vesle, affluent de gauche de l'Aisne.

La grande ville de Reims, bâtie sur la Vesle, occupe le centre d'une plaine que la Montagne de Reims et l'arc de la falaise entourent à l'ouest d'un magnifique amphithéâtre. On pourrait croire au premier coup d'œil jeté sur une carte ordinaire, que les abords de Reims au nord-est et à l'est se confondent sans interruption avec les vastes plaines qui se déroulent à perte de vue, rases et monotones, vers la Suippes, l'Aisne et la chaîne de l'Argonne. Il n'en est rien. Quelques collines d'un relief assez accentué ébauchent de ce côté de la plaine de Reims un second arc de hauteurs couvrant la ville face aux routes d'Allemagne. Ce sont : la colline isolée de Brimont qui se dresse à neuf kilomètres au nord de Reims sur la droite du canal de la Marne à l'Aisne et du chemin de fer de Reims à Laon ; puis, à l'est, une série de mamelons et de croupes qui s'étendent depuis Vitry-les-Reims, par Berru et Nogent-l'Abbesse, jusqu'aux bords de la Vesle, près de Sillery. Le point culminant atteint 267 mètres d'altitude à la vigie de Berru. La distance de Reims à ce point est de huit kilomètres. La colline de Brimont n'a que deux kilomètres de long sur un millier de mètres de large ; mais la croupe qui s'étend de Vitry-les-Reims jusqu'à la station de Sillery se prolonge face à l'est

sur un front de près de dix kilomètres. Il y a deux lieues de plaine entre Brimont et Vitry-les-Reims.

POSITION DE REIMS



C'est sur cette ligne naturelle, qui coupe aux portes de Reims toutes les routes de la frontière, qu'on s'est appliqué à

préparer un premier champ de bataille défensif en avant de Reims. La colline de Brimont a reçu un fort et deux batteries annexes, la batterie du Cran à l'est et la batterie de Loivre à l'ouest. Les ouvrages de Brimont voient les plaines qui s'abaissent au nord jusqu'aux rives de l'Aisne, situées à dix kilomètres de distance; ils commandent les routes et le chemin de fer de Laon, et ils fourniraient un point d'appui inestimable à l'aile gauche d'une armée française en bataille en avant de Reims. Le groupe de Brimont est d'ailleurs flanqué à l'ouest par une série de forts et de batteries couronnant les crêtes de la falaise entre le canal et la coupure de la Vesle. Un ouvrage cependant serait nécessaire pour relier les forts de Brimont et de Vitry entre lesquels passent les routes et le chemin de fer des Ardennes. Par contre, la ligne de hauteurs de Vitry-les-Reims à Nogent-l'Abbesse a été puissamment fortifiée, le fort de Vitry tient fortement l'angle nord des hauteurs; puis viennent les batteries de la vigie de Berru soutenues par un réduit et enfin le fort et les batteries de Nogent-l'Abbesse. Ces derniers ouvrages présentent un front presque ininterrompu de plusieurs kilomètres de développement. La position centrale du massif de Berru, qui serait la clé du champ de bataille défensif en avant de Reims, peut être considérée comme inexpugnable. L'ennemi pourrait tenter sans doute de tourner Nogent-l'Abbesse à notre droite en débordant par l'espace ouvert entre les pentes de la Montagne de Reims et le cours de la Vesle; mais il se heurterait bientôt aux batteries du fort de Montbré qui couronne au sud de Reims un contrefort assez élevé d'où l'on surveille efficacement la vallée de la Vesle, la route et le chemin de fer de Châlons. Le trait caractéristique de la position de Reims, c'est que cette première et formidable ligne de défense forcée, l'ennemi n'aurait accompli que la plus faible partie de sa tâche. L'amphithéâtre de hauteurs, à

l'ouest de la ville, offrirait à l'armée française une deuxième ligne peut-être encore plus solide et plus malaisément abordable. L'aile gauche, au nord de la Vesle, occuperait les crêtes de la falaise rendues inaccessibles par le groupe des ouvrages de Saint-Thierry ou de Pouillon, fort et batteries qui balaieraient, de concert avec Brimont, toute la plaine au nord-ouest de Reims. Le centre et la droite trouveraient sur les crêtes et sur les pentes de l'hémicycle de hauteurs jusqu'à la forêt de la Montagne de Reims, des positions de défense très favorables. Le Conseil de Défense a admis que l'occupation de ces crêtes serait complétée par une série de forts dont la construction rendrait absolument inexpugnable cette seconde ligne. Un de ces ouvrages devait être assis sur l'éperon de Vrigny, de manière à dominer, de concert avec les défenses de Soissons, la coupure de la Vesle, à l'ouest de Reims; un second ouvrage situé sur le saillant de Marfaux devait reporter la ligne de défense jusqu'à la vallée de l'Ardre; un troisième enfin situé au-dessus de Rilly sur la crête même de la Montagne, près du tunnel du chemin de fer d'Épernay, complétait le périmètre défensif. Nous ignorons si le Conseil de Défense a renoncé à l'exécution de ces divers ouvrages. Quoi qu'il en soit, la position de Reims offre dès à présent à l'armée française un admirable et précieux camp de halte et de ralliement que l'ennemi venant de Metz par la trouée de la Meuse et l'Argonne ne peut se dispenser de forcer avant de poursuivre sa marche sur Paris.

Il avait été également admis de prolonger jusqu'à Épernay les ouvrages du camp de Reims, par la construction de deux forts d'arrêt construits le premier sur la position de Nanteuil, sur la rive gauche de l'Ardre; le second, à Hautvillers, au-dessus de la vallée de la Marne, immédiatement en aval d'Épernay. L'exécution de ce projet a été suspendue et, selon toute apparence, on reportera en avant d'Épernay la ligne

de défense destinée à couvrir l'entrée des défilés de la Marne ainsi que cela avait été décidé tout d'abord.

Il entrait de même dans le plan primitif d'organisation défensive de notre seconde ligne de compléter la fortification de la falaise de Champagne par la création à Nogent-sur-Seine d'un grand camp de manœuvres assis sur les deux rives du fleuve. L'exécution de ce plan donnerait incontestablement une force extraordinaire aux positions de ralliement de l'armée française entre la Meuse, l'Argonne et Paris. La ligne d'invasion par la trouée de la Moselle, Chaumont et Troyes, vient buter, en effet, contre la belle position stratégique de Nogent face au confluent de la vallée de l'Aube dans celle de la Seine. Sans exagérer l'importance de ces travaux, et tout en admettant qu'ils ne soient pas considérés comme d'extrême urgence — car c'est notre conviction profonde que la première ligne, bien défendue, est infranchissable — nous regretterions leur complet abandon par le Conseil de Défense.

C'est à une distance beaucoup moins éloignée de la trouée de la Moselle qu'est située la grande place de seconde ligne sur laquelle on paraît compter dans l'éventualité d'une marche victorieuse de l'armée allemande d'Alsace. Il convient de remarquer que si l'armée allemande concentrée en Lorraine, de Thionville à Metz, n'a que sept marches à faire pour atteindre Reims, l'armée d'Alsace n'atteindrait pas avant un minimum de douze étapes Nogent-sur-Seine ou Épernay. Les têtes de colonnes de l'armée de Metz seraient déjà en pleine Champagne sur la Suippes, que l'avant-garde de l'armée d'Alsace aurait tout au plus franchi la Meuse à la hauteur de Neufchâteau. La chaîne des Côtes à son extrémité méridionale entre Pagny-la-Blanche-Côte (extrême avancée au sud de Toul) et le fort de Bourlemont près de Neufchâteau présente avec les collines de la rive gauche de la Meuse au

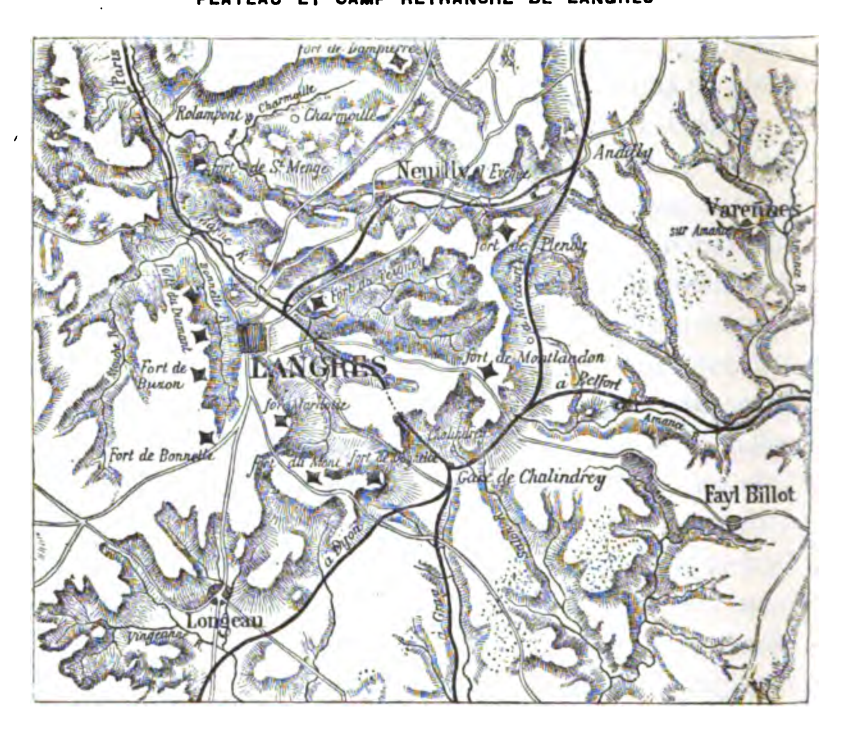
sud et à l'ouest de cette ville une première série d'excellentes positions de seconde ligne, à deux étapes en deçà de la frontière militaire. La marche de l'armée allemande d'Alsace qui aurait franchi la Moselle aux ponts de Bayon et de Charmes serait du reste loin d'avoir la simplicité relative de celle de l'armée de Metz poussant droit sur la Meuse aux ponts de Dun et de Stenay, puis, par l'Argonne, sur Reims et Paris. L'armée d'Alsace serait forcée tout d'abord de se diviser en deux masses distinctes. Il lui faudrait nécessairement se garder au sud contre les débouchés des Faucilles et du camp d'Épinal. Une marche en avant dans la direction de Neufchâteau-Gondrecourt-Bar-le-Duc, ou de Neufchâteau-Chaumont-Troyes, ne se conçoit même qu'à la condition d'assurer par l'invasion de la Franche-Comté (direction de Mirecourt-Vesoul) la sécurité des flancs et des derrières des colonnes engagées sur les routes du bassin de la Seine. L'entrée subite en ligne sur la Moselle au nord d'Épinal d'une armée française concentrée ou ralliée entre Besançon, Belfort et la barrière fortifiée des Vosges méridionales, aurait pour les Allemands des conséquences stratégiques trop désastreuses pour qu'on puisse admettre qu'ils pussent négliger de parer à cette éventualité. Il y a donc lieu d'envisager deux fractions d'armée ou plutôt deux armées d'invasion distinctes suivant, aussitôt après le passage de la Moselle, deux directions divergentes, l'une droit à l'ouest vers Paris, l'autre droit au sud avec Lyon pour objectif virtuel.

Les monts du Bassigny, la Marne et la ligne des forêts qui s'étendent des sources de l'Aube jusque vers l'origine des monts de l'Argonne, fournissent encore, en deçà de la Meuse, une série de positions défensives contre la première des deux armées.

Mais la position jugée efficace — efficace à la fois pour la défense du bassin de la Seine et du bassin de la Saône —

c'est le plateau de Langres. Aussi le camp de Langres est-il en seconde ligne le pivot fondamental de tout le système de défense de cette section de la frontière.


PLATEAU ET CAMP RETRANCHÉ DE LANGRES



Le plateau de Langres est un des centres de dispersion des eaux les plus remarquables de France. C'est le chevet d'une multitude de vallons qui rayonnent dans toutes les directions. Un magnifique éventail de ruisseaux s'ouvre au sud et au sud-est vers la Saône, le Rhône et la Méditerranée; au nord-est, on descend par la vallée de la Meuse dans le bassin du Rhin. La Marne et tous ses vallons initiaux mènent droit au nord vers les plaines de Châlons et le revers occidental de l'Argonne; au nord-ouest, enfin, les hauts vallons de l'Aube et de l'Ource ouvrent des voies

vers tout le bassin supérieur de la Seine. Une armée concentrée sur le plateau de Langres descend donc à volonté vers la Champagne, la Lorraine, la Bourgogne ou la Franche-Comté. Ces propriétés topographiques avaient fait attribuer depuis longtemps au plateau de Langres une haute valeur militaire. C'est par le plateau de Langres que la grande armée austro-russe entrée par Bâle et Belfort déboucha en 1814 dans le bassin de la Seine. Elle prit ainsi à revers toutes les lignes de défense de la Lorraine. Les premiers plans de fortifications du plateau datent du lendemain des invasions de 1814 et 1815. L'exécution commença après la révolution de juillet 1830. L'ancienne place de Langres fut refaite et munie d'une citadelle. Sous le second Empire, on y ajouta deux forts détachés qui n'étaient pas tout à fait finis en 1870. Ni le plateau ni la ville ne jouèrent cependant aucun rôle sérieux durant la dernière guerre. Les Prussiens se contentèrent d'observer Langres au moyen de quelques bataillons contre lesquels la garnison escarmoucha avec des fortunes diverses. Tout cela fut absolument insignifiant au point de vue de la défense nationale. Le Conseil de Défense n'en a cependant pas moins décidé de développer à un degré extraordinaire l'embryon de camp retranché de 1870, et de le transformer en une place de manœuvres d'un énorme développement.

Le plateau de Langres est très nettement délimité au sud et à l'est par un demi-cercle immense de crêtes qui tombent à pentes rapides sur les plaines inclinées vers la Saône. La démarcation est moins sensible et moins précise au nord et à l'ouest. On peut dire cependant que le plateau de Langres, largement envisagé, couvre un cercle de près de onze kilomètres de rayon, décrit en prenant la ville pour centre. Le terrain, dans cet espace, est loin d'avoir la régularité et l'horizontalité que semble indiquer le terme

de plateau. La vallée de la Marne, qui le coupe du nord au sud en deux parties égales, sépare deux régions très distinctes. A l'ouest règne jusqu'aux immenses forêts des sources de l'Aube une plaine haute, froide et nue, bossuée de quelques mamelons, sillonnée par un profond ravin qui conduit à la Marne les eaux d'un petit affluent de gauche appelé la Mouche. L'altitude moyenne de cette portion occidentale du plateau est d'environ 450 mètres. A l'est de la Marne, au contraire, se développe une plaine plus ondulée, plus coupée de vallées, quoique très découverte encore, et dont la hauteur moyenne est inférieure d'une soixantaine de mètres. La ville de Langres est bâtie sur une haute et mince arête, entre la vallée de la Marne d'un côté, et de l'autre le profond ravin de la Bonnelle, qui la sépare du plateau supérieur. Cette arête ne se rattache au reste du plateau que par un isthme étroit au sud de la ville et de la citadelle. Les forts de 1870 les plus éloignés de Langres étaient construits sur le rebord du plateau supérieur, à moins de 2,500 mètres du corps de place et de la citadelle. Quelques-uns des nouveaux forts sont à la distance de douze et même quinze kilomètres à vol d'oiseau de la ville de Langres. Cette indication suffirait seule à donner une idée de l'extension extrême du nouveau camp retranché. Ce camp n'embrasse cependant point tout le périmètre géographique du plateau. On s'est borné à prendre puissamment pied sur le plateau supérieur, à l'ouest de la Marne, tandis que l'on a embrassé la totalité de la plaine inférieure, mieux arrosée et plus fertile, qui se développe à l'est du vallon supérieur de la Marne. Les vallons d'Orbigny, de Neuilly-l'Évêque et de Charmoilles y offrent, concurremment avec celui de la Marne, des campements commodes pour toute une armée.

La fortification du camp de Langres se compose du groupe

de la place et des anciens forts, constituant un noyau central, et d'un cercle très étendu de forts extérieurs. Les deux forts permanents qui avaient été commencés en 1869 avant la dernière guerre sont le fort de la Bonnelle, à l'origine du ravin de ce nom, sur le plateau supérieur, au sud-ouest de la citadelle, et, à l'est, le fort de Peigney sur un mamelon du plateau inférieur, au débouché du vallon d'Orbigny. D'autres ouvrages construits pendant la guerre complètent ce réduit intérieur. Ce sont le fort Buzon et la batterie de Brévoines sur la berge occidentale du ravin de la Bonnelle, la batterie des Franchises qui seconde le fort Peigney, et le fort de la Marnotte situé à 1,800 mètres au sud de la citadelle, au haut d'escarpements qui commandent les sources de la Marne. Le développement de ce groupe d'ouvrages ne dépasse pas un circuit ovale de treize à quatorze kilomètres de tour. Il n'empêcherait d'ailleurs en aucune façon l'installation de l'ennemi sur l'une ou sur l'autre des deux régions du plateau. La ligne de ceinture du nouveau camp atteint au contraire 52 kilomètres de circonférence. Toute la portion du haut plateau de l'ouest comprise entre le ravin de la Bonnelle et le vallon de la Mouche a été fortement occupée par la construction des batteries de la Pointe-du-Diamant, qui voient le débouché de la Mouche dans la Marne et complètent la ligne déjà formée par les forts de la Bonnelle et de Buzon. Au sud, des batteries à la Croix-d'Arles et au Mont tiennent la route de Dijon. La ligne de défense vient ensuite couronner au sud-est le rebord du plateau. Le fort du Cognelot et la batterie annexe de Pailly commandent à perte de vue les plaines inclinées vers la Saône. Le fort du Cognelot en particulier (470 mètres d'altitude) maîtrise la bifurcation de Chalindrey, nœud de chemins de fer très important. C'est à Chalindrey que le

chemin de Paris à Mulhouse débouche dans le bassin du Rhône, après avoir franchi par un court tunnel la ligne de partage des eaux de l'Océan et de la Méditerranée. Chalindrey est le point d'embranchement des chemins de fer de Dijon-Langres, de Gray-Langres, et c'est encore de Chalindrey que partent la ligne récemment ouverte de Dijon-Mirecourt et la ligne directe projetée du plateau de Langres à Neufchâteau par la vallée supérieure de la Meuse. La ceinture du camp retranché suit, à partir de Chalindrey, le rebord oriental du plateau. On rencontre successivement le fort de Montlandon sur les crêtes culminantes qui dominent la descente de la route nationale de Paris à Mulhouse, puis le fort de Plesnoy non loin du point précis où l'arête des Faucilles se greffe sur le plateau de Langres. Au nord-est enfin, le grand fort de Dampierre (15 kilomètres de Langres) bat la route de Neufchâteau et commande à la fois l'origine du ravin de Charmoilles à l'intérieur du camp et le chevet du ravin de Nogent-le-Roi qui en débouche pour s'orienter au nord-ouest et rejoindre la Marne à deux lieues au-dessus de Chaumont. Enfin directement au nord de Langres, s'élève sur une haute arête, au confluent du ruisseau de Charmoilles dans la Marne, le fort de Saint-Menges, dont les batteries, flanquées en arrière par celles de la Pointe-du-Diamant, commandent au-dessus du village et de la station de Rolampont la route et le chemin de fer de Paris par Chaumont. La distance entre les divers forts est généralement excessive, et le camp retranché demanderait, pour être défendu méthodiquement, une garnison très considérable. Cet inconvénient toutefois est secondaire, car le camp retranché de Langres n'est organisé que pour servir de base de manœuvres à une grande armée d'opérations. Il importerait peu qu'en l'absence d'une armée active campée sur le plateau, l'ennemi

se glissât entre les forts extérieurs et le noyau central formé par la place de Langres et les anciens ouvrages. Une incursion semblable n'aurait aucune conséquence militaire appréciable, les lignes de communications sur le plateau restant interceptées par le feu des ouvrages.

Par contre, il est permis de se demander si le camp retranché de Langres rendra les services qu'on en attend comme pivot de défense en seconde ligne.

Une première remarque s'impose. C'est que si Langres fournit des positions latérales menaçantes pour les armées qui suivraient les grandes lignes d'invasion, ni le plateau ni le camp n'interceptent directement aucune de ces lignes. L'armée allemande qui aurait passé la Meuse autour de Neufchâteau n'aurait nul besoin de traverser le plateau de Langres pour pénétrer dans le bassin de la Seine. Le plus vraisemblable, c'est que l'armée allemande d'Alsace, après avoir victorieusement franchi la Moselle et la Meuse, obliquerait au nord vers Châlons, afin d'opérer sa jonction avec l'armée de Lorraine qui aurait elle-même débouché dans les plaines de la Champagne par l'Argonne septentrionale. Ce serait le mouvement indiqué pour prendre à revers Verdun, Toul et la barrière des Côtes. Dans ce cas, les lignes d'opérations de l'ennemi passeraient à deux ou trois marches de distance au nord de Langres. Dans l'hypothèse même où l'armée d'Alsace, au lieu de remonter au nord à partir des abords de Neufchâteau, prendrait sa direction vers Troyes-Sens-Fontainebleau, ce n'est pas à Langres, c'est à Chaumont et à Bologne que se trouveraient les croisements de routes et de chemins de fer les plus importants pour sa marche en avant et pour ses lignes de communications. Or, Chaumont reste encore à vingt kilomètres au nord du rayon de portée du canon des forts avancés du camp de Langres. De même au midi, l'aile allemande qui aurait envahi la Franche-

chemin de Paris à Mulhouse débouche dans le bassin du Rhône, après avoir franchi par un court tunnel la ligne de partage des eaux de l'Océan et de la Méditerranée. Chalindrey est le point d'embranchement des chemins de fer de Dijon-Langres, de Gray-Langres, et c'est encore de Chalindrey que partent la ligne récemment ouverte de Dijon-Mirecourt et la ligne directe projetée du plateau de Langres à Neufchâteau par la vallée supérieure de la Meuse. La ceinture du camp retranché suit, à partir de Chalindrey, le rebord oriental du plateau. On rencontre successivement le fort de Montlandon sur les crêtes culminantes qui dominent la descente de la route nationale de Paris à Mulhouse, puis le fort de Plesnoy non loin du point précis où l'arête des Faucilles se greffe sur le plateau de Langres. Au nord-est enfin, le grand fort de Dampierre (15 kilomètres de Langres) bat la route de Neufchâteau et commande à la fois l'origine du ravin de Charmoilles à l'intérieur du camp et le chevet du ravin de Nogent-le-Roi qui en débouche pour s'orienter au nord-ouest et rejoindre la Marne à deux lieues au-dessus de Chaumont. Enfin directement au nord de Langres, s'élève sur une haute arête, au confluent du ruisseau de Charmoilles dans la Marne, le fort de Saint-Menges, dont les batteries, flanquées en arrière par celles de la Pointe-du-Diamant, commandent au-dessus du village et de la station de Rolampont la route et le chemin de fer de Paris par Chaumont. La distance entre les divers forts est généralement excessive, et le camp retranché demanderait, pour être défendu méthodiquement, une garnison très considérable. Cet inconvénient toutefois est secondaire, car le camp retranché de Langres n'est organisé que pour servir de base de manœuvres à une grande armée d'opérations. Il importerait peu qu'en l'absence d'une armée active campée sur le plateau, l'ennemi

se glissât entre les forts extérieurs et le noyau central formé par la place de Langres et les anciens ouvrages. Une incursion semblable n'aurait aucune conséquence militaire appréciable, les lignes de communications sur le plateau restant interceptées par le feu des ouvrages.

Par contre, il est permis de se demander si le camp retranché de Langres rendra les services qu'on en attend comme pivot de défense en seconde ligne.

Une première remarque s'impose. C'est que si Langres fournit des positions latérales menaçantes pour les armées qui suivraient les grandes lignes d'invasion, ni le plateau ni le camp n'interceptent directement aucune de ces lignes. L'armée allemande qui aurait passé la Meuse autour de Neufchâteau n'aurait nul besoin de traverser le plateau de Langres pour pénétrer dans le bassin de la Seine. Le plus vraisemblable, c'est que l'armée allemande d'Alsace, après avoir victorieusement franchi la Moselle et la Meuse, obliquerait au nord vers Châlons, afin d'opérer sa jonction avec l'armée de Lorraine qui aurait elle-même débouché dans les plaines de la Champagne par l'Argonne septentrionale. Ce serait le mouvement indiqué pour prendre à revers Verdun, Toul et la barrière des Côtes. Dans ce cas, les lignes d'opérations de l'ennemi passeraient à deux ou trois marches de distance au nord de Langres. Dans l'hypothèse même où l'armée d'Alsace, au lieu de remonter au nord à partir des abords de Neufchâteau, prendrait sa direction vers Troyes-Sens-Fontainebleau, ce n'est pas à Langres, c'est à Chaumont et à Bologne que se trouveraient les croisements de routes et de chemins de fer les plus importants pour sa marche en avant et pour ses lignes de communications. Or, Chaumont reste encore à vingt kilomètres au nord du rayon de portée du canon des forts avancés du camp de Langres. De même au midi, l'aile allemande qui aurait envahi la Franche-

Comté, pourrait poursuivre sa marche vers la Bourgogne en défilant à grande distance de Langres. L'envahisseur ne saurait sans doute négliger une grande armée française concentrée ou ralliée au camp de Langres. Mais serait-il prudent à cette armée de s'y attarder et de s'y laisser renfermer? La sortie du camp de Langres avec des masses considérables est facile dans la direction du bassin de la Saône. Tous les avantages du terrain favoriseraient de ce côté l'armée française. Mais il n'en serait pas de même, du moins à pareil degré, si elle devait déboucher au nord dans la direction de Chaumont.

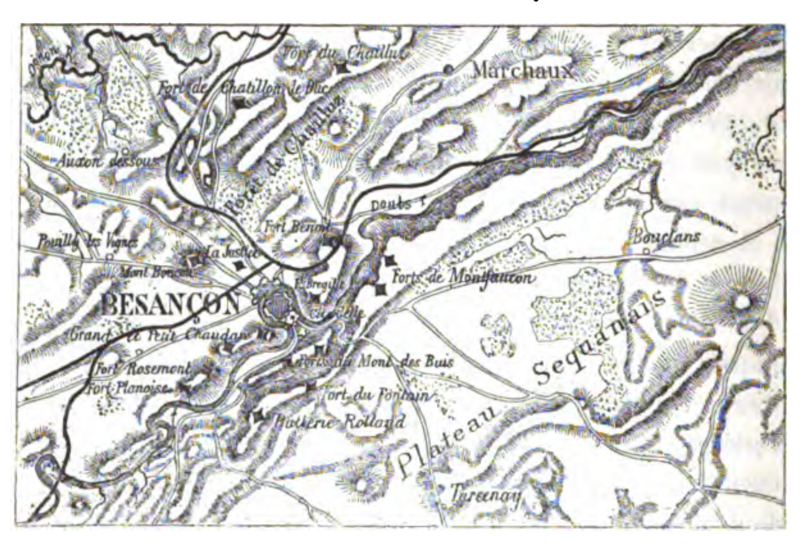
La retraite de l'armée française sur Langres après une défaite essuyée en Lorraine n'est pas d'ailleurs très vraisemblable. On s'attacherait sans doute de préférence à ne point perdre les lignes de communications avec Paris. Dans cette éventualité, le camp de Langres ne prendrait un rôle décisif que s'il devenait la base d'opérations d'une armée de réserve manœuvrant contre les lignes de communications de l'ennemi.

Les réserves que l'on pourrait formuler au sujet de l'importance stratégique de Langres sont cependant atténuées dans une large mesure, si l'on tient compte de l'organisation nouvelle de Besançon et de la création à Dijon d'une grande place de manœuvres. La transformation subie par Besançon devenu désormais le boulevard inexpugnable de la Franche-Comté, n'a pas été en effet moins considérable que celle de la place de Langres. Besançon est à la fois la clé et le grand débouché vers les plaines de la Haute-Saône du prodigieux camp retranché naturel que forme la plateau séquanais compris entre la frontière suisse, le cours inférieur du Doubs et la chaîne du mont Lomont. Ce nom de plateau séquanais désigne un ensemble de plaines élevées comprenant la majeure partie du département du Doubs et une portion de

celui du Jura. Il mesure environ cent kilomètres de long comptés de Pont-de-Roide jusqu'aux environs d'Arbois, et sa largeur atteint près de cinquante kilomètres entre Besançon et Morteau, sur la frontière suisse. Un rempart continu de montagnes enveloppe et protège toute la région. Le Doubs coule pendant soixante kilomètres depuis Clerval (30 kilomètres au-dessous de Montbéliard) jusqu'à la forêt de Chaux, au nord de Dôle, au pied d'escarpements abrupts qui défendent l'accès du plateau du côté des plaines franc-comtoises. Il baigne le plus souvent les talus d'énormes roches à pic et fournit à ce rempart naturel un fossé magnifique. Les âpres défilés du mont Lomont au nord, et les rares passages du Doubs et de la chaîne longitudinale entre Clerval et Besançon, celui de Baume-les-Dames par exemple, peuvent être considérés comme inexpugnables pour peu qu'ils soient défendus. Ils ne le furent malheureusement pas en janvier 1871, lors de la retraite de l'armée de Bourbaki. Cet abandon des défilés permit seul aux colonnes de Werder de s'élever sur le plateau séquanais. Au sud-ouest et au sud, la ligne des falaises coupée et longée quelque temps par la Loue, le principal cours d'eau du plateau, se prolonge ensuite vers le Jura proprement dit par les gorges profondes de Salins, d'Arbois, de Poligny, de Voiseur, etc. C'est en débordant le plateau séquanais au sud-ouest par Dôle, Mouchard, Salins, que Manteuffel coupa la retraite vers Lyon à l'armée de Bourbaki, l'accula aux défilés de Pontarlier, et la força de se réfugier en Suisse. Ces précédents désastreux ne doivent cependant pas faire méconnaître les hautes propriétés défensives du plateau séquanais. Les Allemands ne forcèrent point ces positions formidables; ils les trouvèrent sans défense. On peut admettre qu'aujourd'hui une véritable armée campée sur le plateau y serait inabordable, l'ennemi disposât-il d'une sérieuse

supériorité de forces. Il paraît d'autre part difficile de supposer qu'une armée allemande descendant des Faucilles dans les plaines de la Saône — le raisonnement serait le même dans l'hypothèse du passage par la trouée de Belfort — pût continuer sa marche vers Dijon ou vers Lyon en laissant sur son flanc gauche des forces françaises de sérieuse importance en mesure de descendre du plateau et de couper ses lignes de retraite. L'envahisseur devrait tenter de forcer les défilés, tâche épineuse, impossible même à des troupes supérieures en nombre, si la défense était active et vigilante.

PLACE ET FORTS DE BESANÇON



La vieille cité de Besançon est bâtie sur les bords du Doubs, au pied de la formidable muraille rocheuse qui borde la face nord-ouest du plateau séquanais. La position qu'elle occupe l'a désignée de tout temps pour être le siège d'une forteresse. Le Doubs, depuis Clerval jusqu'aux abords de Besançon, baigne simplement le pied des escarpements qui surplombent sa rive gauche. Un change-

ment brusque se produit à quelques kilomètres avant d'arriver au site occupé par la ville. La rivière rencontrant devant elle un promontoire de la chaîne, l'a rongé et s'y est ouvert un passage à travers une gorge profonde. Le défilé n'a pas moins de six kilomètres de développement.

Une montagne escarpée qui se dresse isolée le long de la rive droite du Doubs et que la gorge seule du fleuve sépare du rempart de la rive gauche, est le témoin de ce travail des eaux aux temps géologiques. A l'issue de la gorge, le Doubs, rencontrant une formation rocheuse de nature sans doute plus compacte, tourne à angle presque droit autour du rocher, décrit en plaine une magnifique courbe en fer à cheval, revient lécher la face opposée de la roche, et continue de ronger le pied de la falaise, non sans laisser sur sa rive droite divers pitons isolés qu'il détacha jadis de la muraille jurassienne. Le fer à cheval décrit par le Doubs présente un développement de 4,500 mètres, tandis que la roche dont les deux faces opposées sont alternativement baignées n'a pas 400 mètres d'épaisseur. C'est dans cette presqu'île circulaire, creusée et délimitée par le Doubs, fermée du côté du plateau séquanais par la roche qui a déterminé le circuit de la rivière, qu'est bâtie la ville de Besançon. Une antique citadelle couronne le rocher. L'enceinte bastionnée de la place a le Doubs pour fossé. Un faubourg s'étend sur la rive droite, au sommet du fer à cheval. Il se nomme le faubourg Battant. On l'a pourvu d'une couronne bastionnée formant tête de pont.

Cette position, extrêmement forte avant les progrès récents de l'artillerie, avait perdu en 1870 beaucoup de sa solidité. Un ennemi maître du plateau séquanais pouvait, en s'avançant par les routes de Suisse, couronner les crêtes des montagnes qui surplombent à petite portée de canon rayé le rocher de la citadelle. Quant à la ville, la montagne à

double arête parallèle plonge sur elle de près de 300 mètres de hauteur. Les crêtes des pitons isolés de la rive droite sont elles-mêmes commandées par ces positions culminantes. Le fort de Brégille et le fort du Chaudanne, qui couronnent ces pitons et flanquent de près la citadelle, se seraient trouvés sous les plongées des batteries de siège. Dans l'hypothèse même où l'ennemi n'aurait pu pénétrer sur le plateau séquanais et aurait été forcé de n'aborder Besançon que par la rive droite du Doubs, la ville n'en aurait pas moins été exposée à se voir cruellement bombardée. En effet, le terrain se relève immédiatement à la sortie du faubourg Battant, et atteint bientôt une altitude qui, pour être inférieure à celle des montagnes de la rive gauche, ne permet pas moins de tirer efficacement de haut sur la ville et ses abords. C'est pour parer à ce danger qu'on avait hâtivement construit pendant la dernière guerre une série de redoutes sur les points saillants de ces hauteurs de la rive droite du Doubs. Les plus éloignés de ces ouvrages étaient cependant à moins de quatre kilomètres de la ville. On a porté beaucoup plus loin au nord la nouvelle ligne extérieure de défense de Besançon.

Les larges vallées et les belles plaines de la Franche-Comté qui se développent au sud des Vosges méridionales et des Faucilles sont principalement arrosées par la Saône et l'Ognon. Ce dernier cours d'eau, qui descend du revers ouest du Ballon de Servance, suit, à partir de Lure, un cours sensiblement parallèle à celui du Doubs. La distance entre les deux vallées, à la hauteur de Besançon, dépasse à peine une dizaine de kilomètres. Mais tandis qu'au nord de l'Ognon le pays ne forme plus jusqu'aux Faucilles qu'une superbe région ondulée, où les vallées et les collines alternent avec les plaines riantes, l'étroite zone entre l'Ognon et le Doubs est occupée par de longues

arêtes montagneuses. Ainsi, la chaîne boisée des monts de Chailluz prolonge ses contreforts jusqu'à la hauteur de Besançon. De là des difficultés graves pour l'armée française qui, reprenant l'offensive, aurait tenté de déboucher du plateau séquanais par Besançon, dans la direction de Vesoul ou dans celle de Gray. L'ennemi couronnant les arêtes entre l'Ognon et le Doubs, aurait tenu contre elle des positions redoutables.

Cette considération a conduit la Direction du génie à porter les forts avancés de Besançon jusqu'aux crêtes qui surplombent la vallée même de l'Ognon. Le camp retranché de Besançon forme par conséquent en avant de la ligne du Doubs et du rempart du plateau séquanais un saillant énorme à la faveur duquel l'armée française rayonnerait désormais à volonté, selon les éventualités diverses d'une campagne en Franche-Comté. Les ouvrages qui couvrent Besançon se divisent en deux groupes essentiellement distincts. Les premiers protégent les abords immédiats de la ville et la défendent contre une attaque partie du plateau. Ils couronnent tous le sommet de véritables montagnes. Ce sont d'abord les anciens forts de Brégille et de Chaudanne, qui flanquent la citadelle, ainsi que nous l'avons dit, à quelques centaines de mètres de distance des deux côtés de la boucle du Doubs. L'un et l'autre ont été construits au haut d'énormes formations rocheuses que les percées creusées par le Doubs ont isolées de la falaise du plateau. Sur la rive gauche de la rivière, on a fortifié la double arête de montagnes, séparées par une sorte de ride longitudinale, qui surplombent le Doubs d'un côté et commandent de l'autre les hautes plaines du plateau séquanais. Ce sont d'abord le fort ouest et le fort est du mont des Buis, à moins de 2,000 mètres de la citadelle; puis les forts Vieux et Neuf de Montfaucon; enfin

sur la seconde arête le fort de Fontain et la batterie Rolland. Sur l'autre rive du Doubs, en aval de Besançon, mais toujours sur les pics surplombant la vallée, sont les forts du petit Chaudanne, du Rosemont et de Planoise. En amont, au nord-est, le fort Benoît, dressé sur un contrefort de la montagne de Brégille, commande le débouché des routes de Belfort et de Lure et le chemin de fer de Montbéliard.

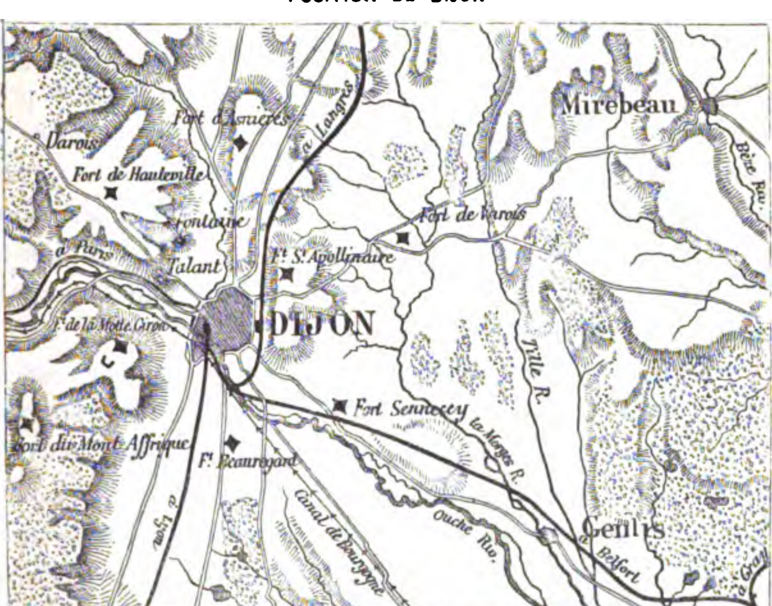
L'occupation du plateau entre le Doubs et l'Ognon est assurée par le fort des Justices, le fort des monts Boucons et la batterie du Calvaire qui commandent le pays à l'ouest, et surtout par le fort de Châtillon-le-Duc et le fort de Chailluz, bâtis sur des escarpements superbes plongeant sur la vallée même de l'Ognon. Les vues de Châtillon-le-Duc et de Chailluz sur les plaines de la Haute-Saône sont indéfinies, et l'armée qui camperait appuyée sur ces ouvrages face à l'ennemi venant de Vesoul ou de Gray, serait sûrement inexpugnable.

La défense active de la nouvelle place de Besançon nécessiterait une garnison nombreuse en raison de l'étendue du camp retranché entre le Doubs et l'Ognon; mais il ne faudrait pas moins d'une armée entière pour en entreprendre le siège. C'est sans contredit aujourd'hui une des plus fortes places d'Europe, et l'entreprise d'en venir à bout par un siège régulier peut être classée parmi les plus difficiles et les plus malaisément réalisables. On peut néanmoins répéter dans une certaine mesure au sujet de Besançon ce qui a été dit à propos de Langres : la place et le camp retranché n'interceptent aucun nœud essentiel de routes ni aucune des grandes lignes directes d'invasion.

Quand Werder, en octobre 1870, franchit les Vosges et les Faucilles après le siège de Strasbourg, et qu'il fut descendu dans les plaines franc-comtoises, il ne s'arrêta point devant

Besançon. Il se contenta de tâter la position de Châtillon-le-Duc, sur laquelle le général Cambriels avait rallié ses conscrits et ses mobiles; puis il négligea complètement la place pour se porter sur Dijon par les magnifiques plaines ouvertes qu'arrosent l'Ognon et la Saône. L'importante ville de Dijon occupe au pied du versant oriental de la Côte d'Or une remarquable situation stratégique. Les meilleures voies de communications entre les bassins du Rhône et de la Seine s'y croisent. C'est aussi le débouché de la vallée de l'Ouche qui ouvre l'accès de ce massif montueux du Morvan qu'on a comparé souvent à une forteresse naturelle dressée entre les bassins de la Loire, de la Seine et du Rhône. On peut de Dijon rayonner aisément vers Langres et Besançon.

POSITION DE DIJON



Toutes les routes du midi s'ouvrent largement de même vers Lyon par les plaines de la Saône. Des routes de terre et des chemins de fer permettent de déboucher de même de

Dijon dans la direction de Paris et du bassin de la Seine d'une part, et de l'autre vers Autun, Nevers et le cours moyen de la Loire. Demeurée ville ouverte, Dijon aurait été, dans une guerre nouvelle, l'objectif naturel des forces allemandes descendues dans le bassin de la Saône, et la possession de cette position centrale aurait permis à l'ennemi de manœuvrer sans trop se préoccuper de Langres et de Besançon. Aussi serait-il difficile de critiquer la décision du Conseil de Défense qui a transformé Dijon en un grand camp retranché. La chaîne de la Côte d'Or se déroule orientée du nord au sud. Les belles collines tapissées de riches vignobles qui en constituent le versant oriental affectent à la hauteur de Dijon la forme d'une succession d'énormes terrasses, taillées géométriquement et séparées par des coupures profondes. Ces terrasses dont le chemin de fer de Lyon longe le pied jusqu'à Chagny, commandent la plaine d'environ 200 mètres de haut. Quelques unes, véritables montagnes, atteignent une altitude de près de 600 mètres. Une armée française y trouverait contre un ennemi venu de Franche-Comté des positions d'autant meilleures que les massifs en arrière abondent en accidents de terrain favorables à la défensive, et que les routes de retraite vers la Loire et le centre de la France seraient nombreuses et sûres.

La ville de Dijon, avons-nous dit précédemment, est au pied des pentes. On a commencé par maîtriser les crêtes des deux côtés du débouché de la vallée de l'Ouche à l'ouest de la ville; puis, prenant cette ligne de terrasses fortifiées pour base et pour appui, on a décrit dans la plaine autour de Dijon un vaste demi-cercle de plus de sept kilomètres de rayon enfermant la ville et les villages les plus voisins. Les ouvrages destinés à maîtriser les principales crêtes de la Côte d'Or sont au nombre de trois. Le fort de Hauteville occupe la terrasse au nord de la coupure de l'Ouche et commande la

route nationale de Paris par le val Suzon. Le fort de la Motte-Giron avec ses batteries annexes commande directement la ville, l'entrée du val de l'Ouche, le canal, la route de Nevers et le chemin de fer de Paris. Le troisième, le fort du mont Affrique, couronne la crête d'une petite montagne (584 mètres d'altitude) qui s'élève au-dessus des premières terrasses et domine à la fois la plaine et tous les sommets d'alentour. La distance du fort de Hauteville au fort du mont Affrique est de dix kilomètres. Les ouvrages de la Motte-Giron sont intermédiaires. Le demi-cercle des forts construits pour couvrir la ville du côté des plaines de la Saône commence au nord par le fort d'Asnières près la route de Langres. Il occupe un léger renflement du sol et bat au loin la plaine. Viennent ensuite le fort de Varois sur la route de Gray, découvrant la plaine inférieure qu'arrose la Tille, et le fort de Sennecey sur la route et le chemin de fer de Besançon. Enfin le fort de Beauregard, au sud, balaie la route et le chemin de fer de Lyon. Le petit fort Saint-Apollinaire, à deux kilomètres seulement de la ville, est en retrait dans l'espace intermédiaire entre le fort d'Asnières et le fort de Varois.

Les distances qui séparent tous ces divers forts sont grandes. Aussi l'occupation solide des villages et la construction d'ouvrages de campagne seraient-elles indispensables pour permettre à la garnison fixe de troupes territoriales qui sera sans doute affectée au camp de Dijon, de tenir solidement ce demi-cercle de 28 kilomètres de développement. Le périmètre total du camp avec la ligne des terrasses du mont Affrique à Hauteville dépasse 45 kilomètres. Sa défense exigera donc des forces relativement considérables. Mais il est peu probable que Dijon soit jamais abandonné à ses propres ressources. C'est une position de halte et de ralliement qu'on a voulu organiser pour une armée active momen-

tanément forcée de se replier devant un ennemi victorieux ou supérieur en nombre. L'organisation du camp, considérée à ce point de vue, semble parfaitement rationnelle; car comme à Reims, l'armée aurait deux positions de bataille successives : la première en plaine, sur la ligne des forts, en avant de Dijon; la deuxième, plus solide encore, sur les crêtes de la Côte d'Or, à l'ouest de la ville.

Les considérations que nous venons d'exposer au sujet des places de manœuvres de Langres, de Besançon et de Dijon permettent d'affirmer maintenant que si l'ennemi pénétrait dans le bassin de la Saône, il ne pourrait pas y pousser bien loin son offensive sans s'affaiblir et s'exposer à de gros risques. La barrière d'Épinal à Belfort, le plateau séquanais et le nouveau camp de Besançon, les camps de Langres et de Dijon, ont effectivement transformé toute la partie supérieure de ce bassin en une vaste place d'armes où l'on peut s'introduire à la rigueur, mais où une armée d'invasion qui ne disposerait pas d'une supériorité numérique démesurée ne saurait désormais sans péril ni se mouvoir ni stationner longtemps.

Lyon, qui est la base d'opérations et le réduit de la défense de tout le sud-est, pourrait être considéré également comme place de seconde ligne par rapport à la frontière démembrée. Toutefois, son éloignement des lignes normales d'invasion d'Allemagne en France et son importance capitale au point de vue de la défense de la frontière des Alpes et du Jura nous déterminent à reporter la description du camp de Lyon à un chapitre ultérieur de ce travail.

CHAPITRE X

Examen critique des conditions d'efficacité de la barrière fortifiée. — Nécessité absolue pour l'armée française d'y devancer les Allemands. — La sécurité de la France liée désormais au problème de la mobilisation. — Péril de tout système de concentration en deçà de la barrière fortifiée. — Aperçu des conditions techniques de la mobilisation et de la concentration. — Il ne tient qu'à nous d'arriver en temps utile sur les Côtes de Meuse et sur la Moselle. — Démonstration. — Esquisse d'une offensive contre l'Allemagne. — Strasbourg et Metz. — Conclusion.

I

Nous connaissons maintenant en détail l'organisation défensive de la frontière démembrée; nous avons étudié les places, les camps retranchés, les barrières de forts d'arrêt et les trouées; nous avons succinctement décrit les positions de halte et de manœuvres ménagées en seconde ligne entre la frontière et Paris, boulevard suprême de la défense. Les données précises ne nous font plus défaut pour juger et conclure. Le but que s'était assigné le Conseil de Défense est-il atteint? La trouée béante de 1871 est-elle fermée? Dès à présent nous pouvons répondre : Si tout ce qu'on aurait pu demander à la fortification n'est pas réalisé, ce qui est fait est formidable. L'instrument passif est là, excellent : il ne s'agit plus que de savoir l'utiliser. Peut-être est-il téméraire d'essayer de déterminer ces conditions nouvelles du problème de la défense. Nous le tenterons néanmoins,

parce qu'il existe, au point de vue du parti à tirer de la fortification passive, des règles positives, simples et concrètes qui permettent de restreindre dans une large mesure la part d'indétermination et d'inconnu toujours inhérente aux choses de la guerre. Parmi les conséquences que la création des nouvelles lignes de défense doit exercer au début d'une guerre sur les mouvements des armées françaises et allemandes, plusieurs, sans contredit, peuvent être déduites avec une rigueur différant peu de la certitude.

Ainsi, nous avons dit au début de cet ouvrage que l'idée maîtresse du Conseil de Défense, quand il adopta le système des barrières et des trouées, avait été de régler les débouchés de l'ennemi, de lui imposer ses directions d'offensive. Eh bien! on peut affirmer sans nulle présomption que ce résultat est atteint. Des lignes multiples d'invasion entre lesquelles l'ennemi pouvait choisir, deux seulement restent abordables. L'ennemi, s'il prend l'initiative, a le choix entre la trouée de la Meuse et la trouée de la Moselle. Il peut s'avancer soit par la ligne de Metz-Thionville à Stenay, Vouziers et Reims, soit par celle de Strasbourg à Lunéville, Bayon ou Charmes, Mirecourt et Neufchâteau. Il lui est loisible de ne prendre l'offensive que sur l'une ou sur l'autre des deux trouées, ou bien de les aborder toutes les deux à la fois. Mais là se borne l'indétermination. Aucune armée d'invasion ne s'engagera sur les lignes interceptées par les camps retranchés et par les barrières de forts d'arrêt, parce que l'envahisseur ne voudra ni s'astreindre à débuter par des sièges ni se heurter de front contre des positions où les avantages combinés du terrain et de la fortification permanente rendraient les défenseurs absolument inexpugnables. L'offensive rapide, hardie, poussée à outrance qui est devenue l'axiome fondamental de la stratégie allemande, ne s'accommode pas des lenteurs qu'entraînerait la prise d'un

ou de plusieurs des forts de la barrière. L'ennemi, au début d'une nouvelle guerre, ne tentera donc ni de se porter d'Alsace en Franche-Comté par Belfort, ni de se glisser par les routes de la haute Moselle entre Épinal et le Ballon d'Alsace, ni de suivre la grande voie de Strasbourg-Nancy-Toul-Bar-le-Duc, ni de forcer la route de Pont-à-Mousson sur Commercy-Châlons, ni de déboucher par les chemins intermédiaires de Saint-Mihiel jusqu'à Verdun. S'il franchit la Moselle, ce sera à Bayon et à Charmes; s'il passe la Meuse inférieure, ce sera à Dun et à Stenay. Les deux pertuis ouverts au centre et au nord de la barrière fortifiée sont désormais des chemins d'invasion aussi obligés pour les armées allemandes qui tenteront de pénétrer en France, que le détroit de Gibraltar est la voie nécessaire de toute flotte qui veut passer de la Méditerranée dans l'Océan. On peut même affirmer que l'attaque principale, si l'ennemi était sérieusement en avance sur nous au point de vue de la concentration, serait dirigée droit sur la trouée de la Meuse. C'est la ligne d'invasion la plus courte et stratégiquement la plus avantageuse. Six marches peuvent conduire par Stenay-Vouziers l'armée allemande au cœur de la Champagne. C'est quatre marches d'avance sur l'armée qui déboucherait par la trouée de la Moselle. L'attaque toutefois serait vraisemblablement simultanée par les deux trouées; car si la trouée de la Moselle est moins propice à l'offensive allemande, elle est, par contre, très favorable à l'offensive française. Les Allemands ne manqueraient pas de s'y porter en forces.

De là, la division certaine des armées allemandes dès le début de la guerre en deux grandes masses distinctes, sans contact immédiat l'une avec l'autre, séparées dès qu'elles auraient franchi notre frontière militaire par un espace de plus de 120 kilomètres, et qui ne pourraient opérer leur jonction

dans les plaines de Champagne que plusieurs jours après leur passage à travers l'une et l'autre trouée.

De là encore la détermination pour ainsi dire mathématique des premiers champs de bataille, ou du moins la possibilité pour les Français de forcer l'assaillant à venir attaquer les armées de la défense sur des positions étudiées, fixées et repérées d'avance.

Les forces actives de la France et de l'Allemagne sont aujourd'hui sensiblement équivalentes. Le système de groupement des troupes en régiments, brigades, divisions et corps d'armée est identique, et les effectifs de guerre des unités analogues sont pareils. Rien, par conséquent, ne s'oppose à une comparaison exacte et positive. Nous avons fait cette comparaison en détail dans notre travail sur le camp retranché de Paris. Il nous suffira de rappeler ici que les forces de première ligne susceptibles d'être mobilisées à très bref délai se composent de part et d'autre de dix-huit corps d'armée (trente-trois mille combattants et environ 100 pièces de canon par corps d'armée), plus un certain nombre de divisions indépendantes de cavalerie. Les Allemands nous sont un peu supérieurs dans cette dernière arme, tandis que notre artillerie présente par corps d'armée quelques bouches à feu de plus que l'artillerie allemande. Nous avons en outre en Algérie un dix-neuvième corps d'armée formé de troupes d'élite (zouaves et turcos) dont la mobilisation et le transport à la frontière sont préparés de manière à permettre aux corps africains d'arriver en ligne en même temps que les corps d'armée continentaux. L'analogie d'organisation persiste encore en ce qui touche les troupes de seconde ligne de garnison et de dépôt, mais avec une incontestable supériorité numérique du côté de la France.

Essayons maintenant, en laissant le moins de place possible à l'hypothèse, de nous rendre compte des conséquences que

l'organisation nouvelle de la frontière exercerait sur la situation et sur les mouvements des armées en présence.

Nous supposons en premier lieu que l'armée française a été concentrée en temps utile de manière à prendre position sur la barrière fortifiée. L'armée allemande, selon les éventualités rationnelles déjà envisagées, s'est concentrée en deux masses distinctes moitié sur la ligne de Metz-Thionville en face de la trouée de la Meuse, moitié à cheval sur la ligne de Strasbourg-Lunéville en face de la trouée de la Moselle. Pour la facilité du raisonnement, nous désignerons la première de ces masses sous le nom d'armée de Lorraine, la deuxième sous celui d'armée d'Alsace.

Ceci dit, voyons quel est l'objectif rationnel de l'armée de Lorraine? Évidemment de franchir le plus promptement possible la trouée ouverte au nord de la barrière fortifiée, d'aborder l'armée française en rase campagne et de la surprendre peut-être en flagrant délit de concentration. C'est dans ce but que l'armée allemande s'élève de la vallée de la Moselle sur les plateaux de la rive gauche, et s'engage sur tous les chemins qui conduisent à travers la plaine de Woèvre, dans la direction de la Meuse inférieure, vers les ponts de Consenvoye, de Dun et de Stenay. La droite emprunte surtout la route de Thionville-Longuyon-Stenay; le centre, celle de Metz-Briey-Spincourt-Damvillers et Dun; la gauche, au début du moins, les deux routes de Metz à Verdun par Fresnes et par Étain. Le front de marche est loin d'être excessif eu égard aux masses énormes à mouvoir. Le soir de la seconde étape, la gauche et le centre seraient en face de la chaîne des Côtes de Meuse, à peu de distance du pied des hauteurs, tandis que la droite serait encore à une très forte étape de Stenay. Dès ce moment, et quels que fussent les résultats des reconnaissances exécutées par les pointes d'avant-garde lancées sur les routes de la trouée,

une préoccupation impérieuse s'imposerait au général en chef des forces allemandes. En face de sa gauche, et plus loin au sud-est formant saillant sur son flanc, se dresse et s'étend le rempart des Côtes de Meuse. Les forts orientaux du camp retranché de Verdun couvrent la partie de la terrasse que perce la voie ferrée et sur laquelle donnent accès les deux routes de Metz. Plus à gauche de la ligne d'invasion se déroule la superbe ligne de falaises qui prolonge durant près de vingt kilomètres le front du camp de Verdun jusqu'à Hattonchâtel et Vigneulles-en-Woèvre. L'armée allemande pourrait-elle passer outre? Pourrait-elle aborder le cours de la Meuse dans sa troisième journée de marche, avant de s'assurer si une armée française n'est pas là, tout près, se dérobant sous le couvert des bois qui hérissent l'immense terrasse? Nous ne le pensons pas. S'engager dans la trouée sans souci de l'orage qui peut fondre subitement du haut des Côtes sur le flanc et sur les derrières de son armée, serait de la part du général allemand une témérité contraire aux règles élémentaires de prudence. Il n'y a pas plus d'une trentaine de kilomètres entre les avancées nord de Verdun et Montmédy sur la frontière belge. La trouée n'est par conséquent qu'un couloir que l'armée française descendant du camp de Verdun et de la crête des Côtes, au sud, pourrait en moins de deux marches fermer derrière l'envahisseur. Or, les grandes armées modernes ne peuvent se laisser impunément couper de leur base d'opérations. Elles en dépendent trop étroitement pour leur ravitaillement en vivres et en munitions. On peut donc poser hardiment comme un fait acquis que l'armée allemande ne s'exposerait pas au danger de voir les Français déboucher sur ses derrières, tandis qu'elle-même se heurterait, au delà de la Meuse, aux défilés de l'Argonne.

Une reconnaissance offensive sur le camp de Verdun et

sur la ligne des Côtes au sud-est du camp serait donc le prélude obligé de la continuation de la marche en avant de l'armée d'invasion. Le développement des opérations serait subordonné aux résultats de cette reconnaissance. Il est permis d'affirmer que si les éclaireurs allemands constataient la présence de l'armée française aux abords du camp et sur la terrasse des Côtes, les masses envahissantes ne feraient pas un pas de plus dans la direction de la trouée. L'état-major allemand n'aurait alors en effet le choix qu'entre ces deux alternatives : renoncer à l'offensive, ou arracher l'armée française de ses positions. On peut rayer la première. Outre que renoncer à l'offensive serait contraire à tous les principes de la stratégie allemande, s'arrêter n'est pas une solution. Le plus vraisemblable, c'est que l'état-major allemand n'hésiterait pas à chercher l'armée française et à la combattre sur le terrain qu'elle aurait choisi. Arrêter net l'ennemi au pied de nos lignes ou le forcer à nous assaillir sur un champ de bataille voulu et préparé par nous, voilà donc un premier et indéniable résultat de la création de la barrière défensive.

Si le lecteur veut bien se reporter à la description que nous avons donnée de la partie de la chaîne des Côtes qui se déroule immédiatement au sud-est du camp de Verdun, il se convaincra sans peine que sur un tel champ de bataille toutes les chances humaines seraient du côté de la défense. L'armée française, appuyant sa gauche aux forts du camp retranché de Verdun et sa droite aux forêts épaisses qui couvrent le massif au nord du ravin de Spada, se développerait sur un front de 18 à 20 kilomètres et ne pourrait être assaillie que de face. Le front normal de bataille d'un corps d'armée avec ses réserves échelonnées en arrière, occupant un développement de quatre kilomètres, cinq corps d'armée concentrés sur la terrasse des Côtes suffiraient à la rigueur à l'occupa-

tion solide du terrain. Il est difficile d'ailleurs d'imaginer une position défensive plus formidable. Les crêtes du massif commandent partout la plaine de près de 150 mètres de hauteur. Cette plaine, généralement unie et découverte aux abords des Côtes, offre un immense glacis que balaierait à toute volée le canon de l'armée française. Tandis que les couverts du haut plateau déroberaient nos troupes aux vues de l'ennemi, celui-ci ne pourrait bouger et manœuvrer au sud de la route de Metz sans être aperçu, suivi de l'œil et compté pour ainsi dire homme par homme et canon par canon. C'est à travers ce glacis que l'armée allemande serait néanmoins tenue de se mouvoir et de se développer pour donner l'assaut à nos positions. Ses colonnes, battues de loin par le feu des nôtres, viendraient se heurter au pied des escarpements contre un chapelet de villages blottis au bas des pentes et protégés par le feu plongeant des crêtes. Ces villages enlevés, il faudrait donner l'assaut aux hauteurs souvent abruptes qui forment le versant oriental de la chaîne, escalader les pentes, enlever successivement les tranchées et les épaulements dont l'armée française ne manquerait pas de se couvrir, aborder enfin les crêtes et la lisière des bois qui constitueraient, un peu en arrière, sur la terrasse même, un dernier et non moins redoutable retranchement.

Il n'y a nulle présomption à estimer que l'armée française combattant dans ces conditions serait absolument inexpugnable. La supériorité stratégique de l'état-major allemand — en admettant la permanence de cette supériorité — serait de médiocre efficacité, le front des Côtes ne pouvant être ni tourné ni pris à revers. Le général en chef ennemi devrait attaquer de front, en se fiant uniquement à la valeur et à l'énergie du soldat allemand.

Le front des Côtes, au sud-est du camp retranché de Verdun, n'est pas du reste le seul champ de bataille défensif

sur lequel l'armée française puisse forcer l'ennemi de combattre dans des conditions d'immense supériorité pour la défense. On sait que la chaîne des Hauts de Meuse se prolonge au nord du camp retranché de Verdun jusqu'à la hauteur de la petite ville de Dun-sur-Meuse. La ligne des crêtes, depuis le tunnel du chemin de fer et le fort de Sonville jusqu'à la belle colline de Saint-Germain au nord-est de Dun, présente une série de splendides positions qui barrent la trouée sur les deux tiers de sa largeur et que des ouvrages de campagne qu'une armée exécute en quelques heures rendraient aussi inabordables que le front qui se déroule au sud de la route de Metz. Là encore le flanc droit de la position étant couvert par le camp de Verdun et le flanc gauche par l'épaisse forêt de Woèvre, qui s'étend au nord-est de Dun jusqu'aux abords de Stenay, l'armée française, à la condition que des chemins d'accès viennent lui permettre de s'établir rapidement sur les lignes de faîtes, n'aurait à redouter aucun mouvement tournant. Si on admet que l'état-major français ait concentré comme l'état-major allemand, la moitié de ses forces actives — c'est-à-dire neuf corps d'armée sur cette section de la frontière — l'occupation simultanée de la ligne des Côtes, au nord et au sud du camp de Verdun, n'aurait rien que de très rationnel et d'aisément praticable. Six corps d'armée suffiraient à l'occupation solide de la ligne entre le camp retranché et les abords de Dun; tandis que les trois autres corps, menaçant le flanc gauche de l'ennemi et ses communications avec Metz, occuperaient les superbes positions culminantes qui se dressent au-dessus de la plaine à la hauteur de Fresnes-en-Woèvre.

Quoi qu'il en soit, du reste, des dispositions adoptées, et que l'état-major français porte la masse principale de ses forces sur les Côtes au nord ou au sud du camp retranché de Verdun, un résultat positif d'une importance capitale se

dégage des considérations que nous venons d'exposer : c'est qu'à la seule condition de devancer l'ennemi sur les Côtes de Meuse, l'armée française a désormais la certitude de l'y arrêter et de l'y forcer à se heurter, à nombre égal, contre des positions défensives d'une exceptionnelle solidité.

Par contre — et c'est ici une observation essentielle au point de vue de l'efficacité du système des barrières fortifiées; — par contre, disons-nous, si l'armée française n'a pas encore couronné les Côtes de Meuse au moment où les têtes de colonnes de l'armée d'invasion atteindront le pied de la chaîne, les situations respectives de l'attaque et de la défense seront gravement modifiées. Les masses allemandes, dès la troisième étape, déborderont dans la vallée de la Meuse, la gauche à Consenvoye, le centre à Dun, la droite à Stenay. L'avantage acquis à nos troupes par la possession de fortes lignes naturelles de résistance ne sera cependant pas encore gravement entamé si l'armée française est dès lors concentrée sur les hauteurs de la rive gauche de la Meuse. Le passage de vive force d'une rivière non guéable en présence d'une grande armée est toujours une opération délicate, et quoique moins avantageuse que sur la terrasse des Côtes de Meuse, la position des nôtres sur ces hauteurs serait encore excellente pour une bataille défensive. Rien même ne serait absolument compromis dans le cas où les masses allemandes auraient pu franchir la Meuse sans coup férir, mais devraient se heurter à l'étape suivante contre les défilés de l'Argonne méthodiquement et solidement occupés. Il ne faut pas se dissimuler néanmoins que dans cette dernière hypothèse, les Allemands, libres de se déployer, de manœuvrer, de s'étendre — ils auraient dépassé tout à fait la portion étranglée du couloir — ne seraient plus astreints aux seules attaques de front, au choc direct, à l'exclusion de toute manœuvre tournante. Mais le péril serait grand dans l'éventualité où les

forces françaises, par suite de retards ou d'erreurs dans la mobilisation et la concentration, ne barreraient pas plus les défilés de l'Argonne qu'elles n'auraient barré la Meuse et le Front des Côtes. Les masses allemandes, débouchant dans les plaines indéfinies de la Champagne, tomberaient probablement alors sur nos corps d'armée en train de se former et de prendre leur direction vers la frontière, mal liés encore et hors d'état de se soutenir mutuellement. Ce serait, en tout cas, le renversement des chances primitives et l'annihilation de la sécurité que nous assure la barrière fortifiée si nos armées la bordent en temps utile.

Des considérations analogues s'appliquent à la situation de l'attaque et de la défense de la trouée de la Moselle.

Les neuf corps d'armée allemands que nous avons supposé devoir être concentrés en avant de Strasbourg, en face de cette deuxième ligne d'invasion, auraient de même trois étapes à franchir avant d'atteindre la Moselle entre Pont-Saint-Vincent et les forts avancés d'Épinal. L'espace abordable non couvert par des fortifications permanentes ne présente pas un développement de plus d'une trentaine de kilomètres. C'est dans cet espace relativement resserré que l'armée d'invasion devrait nécessairement forcer le passage par un choc direct contre le front des positions françaises. Les collines qui bordent la rive gauche de la Moselle en face des points obligés de passage de l'ennemi, notamment devant Bayon et Charmes, au débouché des deux chaussées principales que suivrait l'armée d'Alsace, présentent des avantages défensifs de premier ordre. Leurs crêtes commandent de haut la vallée que les colonnes assaillantes devraient traverser à découvert sous le feu plongeant des nôtres. La force naturelle de la position est augmentée par la Moselle et le canal qui creusent en avant des collines un double fossé d'une sérieuse importance militaire. L'armée française

déployée sur ces crêtes, épaulée par des ouvrages de campagne, dont une infanterie dressée à manier la pelle et la bêche se couvre en quelques heures, absolument garantie par le fort de Pont-Saint-Vincent à gauche et les avancées du camp d'Épinal à droite contre toute manœuvre tournante, y braverait avec succès les plus énergiques attaques. Du moins aurait-elle en sa faveur tous les avantages du terrain et même celui du nombre, puisque dans l'hypothèse envisagée, l'état-major français aurait pu masser sur la trouée de la Moselle dix corps d'armée en y comprenant le dix-neuvième formé des troupes mobiles d'Algérie.

Les dispositions prises par le commandement supérieur pourraient d'ailleurs modifier encore à l'avantage de la défense les conditions de la lutte sur cette section de la frontière. Nous avons déjà signalé plus haut l'importance des deux saillants fortifiés — le plateau de Haye et le camp d'Épinal — qui flanquent la trouée de la Moselle et menacent si gravement les derrières de l'armée d'invasion qui négligerait de les masquer avant de s'engager dans la trouée. Il est clair en effet qu'une armée française surgissant brusquement du camp d'Épinal par les plateaux de la rive droite de la Moselle, tomberait dès sa première marche sur les lignes de communications de l'armée lancée au delà de la trouée et la couperait de sa base d'opérations. Ce péril est si évident, qu'on peut tenir pour assuré qu'une double reconnaissance sur le plateau de Haye et sur le secteur nord-est du camp d'Épinal, précéderait toute tentative d'attaque de front contre la trouée de la Moselle. De là, la certitude pour l'état-major français de forcer, s'il le jugeait opportun, l'ennemi à débuter par une attaque à fond contre les admirables positions défensives que nos corps d'armée occuperaient soit sur les crêtes rocheuses de la forêt de Haye entre le fort de Frouard et le fort de Pont-Saint-

Vincent, soit sur les plateaux qui se déroulent en avant du camp retranché et du versant nord de la forêt d'Épinal. Dans cette éventualité, nos troupes auraient pour elles, en cas d'échec, l'avantage d'une retraite sûre et facile sous la protection des camps retranchés de Toul ou d'Épinal. Mais ici comme aux Côtes de Meuse, la supériorité que nous assure l'œuvre accomplie par nos ingénieurs militaires est subordonnée à cette condition fondamentale : devancer l'ennemi sur la barrière fortifiée.

En un mot, l'efficacité de notre nouveau système défensif dépend de la mobilisation et de la concentration rapide de nos armées à la frontière. Concentrés en temps utile, nous sommes inexpugnables; nous pouvons, au contraire, perdre tout le profit de nos travaux si la concentration est tardive ou mal conçue.

La sécurité que doivent donner nos nouvelles défenses s'évanouit si nous nous concentrons à plusieurs marches en arrière. Et non seulement nous laissons fouler par l'envahisseur des territoires qu'il est de notre devoir de couvrir, mais nous nous exposons presque fatalement à présenter des corps d'armée disséminés, épars, décousus, en face d'un ennemi que la nécessité de masser ses troupes pour franchir nos étroites trouées force pour ainsi dire mécaniquement à déboucher en masses compactes et solidement liées dans la main des chefs.

La concentration à l'intérieur, non pas à quatre ou cinq étapes, mais très loin de la frontière, sous Paris même, se serait imposée peut-être comme une nécessité de salut en 1875 quand la frontière était béante, l'organisation militaire à peine ébauchée et les moyens de mobilisation tout à fait incertains. On aurait livré sans coup férir la région de l'est entière à l'invasion. Le sacrifice aurait été cruel, mais justifié, s'il nous avait fait gagner les douze ou quinze jours de plus

indispensables alors pour compléter, rassembler et concentrer en sécurité des armées capables de faire face à l'ennemi. La situation est maintenant transformée. La France est sortie de cette période critique. La seule concentration désormais rationnelle et sûre, c'est la concentration à la barrière fortifiée.

II

Un écrivain militaire fort pessimiste — l'auteur d'un travail très remarqué publié dans le *Journal des Sciences militaires* au sujet du rôle des chemins de fer allemands et français dans la concentration des armées sur la frontière nord-est — affirmait naguère que si les armées françaises parvenaient à devancer les Allemands sur les Côtes de Meuse, « elles seraient en mesure de résister à des forces décuples. » Ce mot, sous sa forme hyperbolique, n'est que l'expression vive de la vérité capitale que nous nous sommes efforcé de mettre en lumière au cours des études qui précèdent. Nous nous proposons de démontrer que la solution de cette question décisive qui domine tout le problème de la défense est entièrement et absolument dans nos mains. Si cent cinquante mille Français ne sont pas aux Côtes de Meuse avant même qu'une armée prussienne, non pas supérieure, mais simplement égale en nombre n'ait débouché de Metz et de Thionville, c'est que nous ne l'aurons pas voulu; c'est que, par une aberration inexpiable, l'état-major français aura arrêté à quatre ou cinq marches en deçà de la frontière les trains de concentration qui, en quelques tours de roue de plus, iraient sur rails jusqu'à Dun, Verdun, Saint-Mihiel et Commercy.

Trois ou quatre heures de plus de trajet en chemin de fer représentent pour des troupes déjà embarquées quatre ou

cinq étapes par les voies de terre. Personne n'imagine qu'il puisse entrer dans l'esprit des Allemands, le jour où ils opèreraient une concentration contre la France, de s'interdire l'usage des cent ou cent cinquante kilomètres de voies ferrées qui séparent du camp retranché de Metz, Trèves, Hombourg ou Kaiserslautern, de façon à perdre, en faisant franchir cet intervalle à pied par leurs troupes, cinq ou six journées que les Français mettraient à profit. Ce qui serait taxé d'ineptie ou de pusillanimité sénile chez nos ennemis change sans doute de nom chez nous, car on y enseignait naguère gravement que les corps d'armée français embarqués pour la frontière doivent mettre pied à terre à Rethel, à Reims ou à Châlons, et se bien garder de poursuivre en chemin de fer jusqu'aux positions capitales où il faut à tout prix devancer l'envahisseur.

Une seule considération pourrait justifier une mesure en contradiction aussi flagrante avec la règle absolue qui commande de pousser jusqu'aux dernières limites la rapidité des mouvements de concentration : c'est la crainte — si elle était justifiée — de voir l'ennemi fondre avant le débarquement des troupes sur les gares d'arrivée assignées aux trains militaires qui transporteraient nos corps d'armée. Mais toute appréhension de ce genre en ce qui touche les stations de notre grande voie ferrée de concentration de la vallée de la Meuse — depuis Stenay jusqu'à Neufchâteau — est absolument chimérique. Nous en fournirons la démonstration irréfutable.

Le problème de la mobilisation et de la concentration des armées par voie de transports en chemins de fer est de ceux qui comportent une solution parfaitement rigoureuse et mathématique. Les éléments de détermination sont complexes ; mais ces éléments étant connus, les conclusions se dégagent affranchies de tout *alea*. En ce qui touche la mobilisation sur

place, c'est-à-dire l'ensemble des opérations ayant pour objet le passage du pied de paix sur le pied de guerre, c'est affaire d'organisation militaire. Or les règles et les moyens adoptés dans chaque pays pour cet objet ne sont pas chose mystérieuse qu'on puisse dérober à l'œil du voisin.

On ne dissimule pas plus un système d'organisation de l'armée, qu'on ne cache, par exemple, le mécanisme du recouvrement de l'impôt. L'état-major français connaît, à une heure près, le temps nécessaire aux Allemands pour mettre leurs régiments sur pied de guerre, et réciproquement l'état-major allemand n'a rien à apprendre relativement aux conditions et à la durée de cette opération dans les garnisons françaises. Ajoutons que l'étude des détails de l'organisation militaire de l'un et de l'autre pays permet à tout esprit attentif d'en savoir à cet égard autant que les états-majors eux-mêmes. Quant à la question des transports, c'est affaire d'exploitation des chemins de fer. Et là encore tout peut être rigoureusement déterminé d'avance, puisque tout dépend du nombre et de la direction des voies dont on dispose, du matériel à employer, des distances à parcourir et du temps minimum indispensable à la formation des trains, à l'embarquement et au débarquement des troupes. Les résultats se déduisent de données fixes où n'entre rien d'hypothétique ni d'arbitraire. On parle souvent de la nécessité de tenir secrets les plans de mobilisation préparés d'avance en vue des éventualités de guerre sur telle ou telle frontière, et l'on sait avec quel soin jaloux les états-majors généraux des grandes puissances militaires s'efforcent de céler les dispositions de ces plans. Cette sollicitude est sans contredit très louable. M. de Moltke serait évidemment fort aise de connaître exactement les points sur lesquels l'état-major français a décidé de concentrer ses divers corps d'armée et le temps précis qu'il compte mettre à cette concentration. La connaissance des

plans analogues de M. de Moltke serait de même considérée comme une heureuse fortune à Paris, à Saint-Pétersbourg et à Vienne. Il ne faudrait cependant pas s'exagérer outre mesure la portée et les conséquences de ce secret, surtout si le développement de la frontière abordable est très restreint eu égard aux forces militaires des deux états envisagés. C'est le cas en ce qui concèrne la France et l'Allemagne. La répartition des forces sur les diverses lignes d'opérations peut sans doute varier selon les conceptions et les combinaisons du chef, mais cette part d'inconnu est assez étroitement limitée. La géographie générale des deux pays, l'emplacement de leurs établissements militaires, la répartition normale de leurs garnisons, le tracé de leurs voies ferrées, la topographie de la frontière à attaquer ou à défendre, ses lignes naturelles ou artificielles de défense, les montagnes, les fleuves, les forteresses qui la couvrent, les débouchés divers et les routes qui y donnent accès, sont autant de facteurs de détermination qui laisseront d'autant moins à deviner à un adversaire instruit et sagace, que le plan de concentration aura été mieux conçu et plus conforme aux principes rationnels de l'art de la guerre.

Les personnes au courant de notre nouvelle organisation militaire savent que nous avons adopté depuis 1873 les principes et les méthodes qui assurèrent aux armées allemandes leur supériorité décisive en 1866 et en 1870. Les appels annuels de la réserve et de l'armée territoriale ont d'ailleurs rendu le public familier avec le système nouveau. Comparativement à l'état de choses antérieur à la funeste guerre de 1870, c'est une révolution profonde dans nos institutions militaires. L'application du système régional permet aujourd'hui de passer pour ainsi dire instantanément du pied de paix au complet de guerre. Nos régiments de ligne partirent pour la frontière en 1870 avec un effectif

dérisoire de combattants, quatorze ou quinze cents hommes en moyenne, et c'est à peine si vingt jours plus tard les corps les plus favorisés avaient été ralliés par un petit nombre de permissionnaires et d'hommes de réserve. Actuellement, quarante-huit heures après que le télégraphe aurait transmis l'ordre de mobilisation, le régiment permanent, qui n'a pas plus de seize cents hommes présents au drapeau, aurait incorporé ses réservistes et ses disponibles, et chacun des quatre bataillons de guerre présenterait mille soldats dans le rang. Il resterait encore plus de mille hommes au dépôt. Même réforme en ce qui concerne le matériel. Qu'il s'agisse de vêtements, équipement, campement, outils, voitures, armes et munitions, le magasin de la subdivision régionale assignée au régiment de ligne est en tout temps pourvu de tout au grand complet. Le régiment, pour passer sur le pied de guerre, n'a donc rien à demander, rien à recevoir du dehors. Il a tout sous la main, à son centre même de mobilisation.

La formation permanente des troupes en brigades, divisions et corps d'armée avec leurs états-majors et leurs services de guerre constitués, n'existait pas avant 1870. On l'improvisait au cours même de la mobilisation. Le groupement s'opérait de la façon la plus hâtive et la plus arbitraire. Les éléments à réunir étaient épars sur les points les plus divers du territoire. Les régiments d'infanterie d'une même division venaient l'un d'Afrique, l'autre de Bretagne, celui-ci des rivages de la Manche, cet autre de la frontière des Pyrénées. Les lieux de concentration étaient assignés à la dernière heure. Heureux quand des contre-ordres successifs ne survenaient pas en chemin. Le hasard et le caprice des bureaux du ministère de la guerre jetaient des officiers généraux à la tête de rassemblements encore incohérents de troupes qu'ils ne connaissaient pas et dont ils étaient eux-mêmes inconnus. Plusieurs, en juillet 1870, errèrent à la recherche des régi-

ments qui devaient former leurs futures brigades ou leurs futures divisions. Les troupes réunies, les généraux constataient qu'elles manquaient de tout, que les organes essentiels au fonctionnement d'un corps d'armée faisaient défaut, que le matériel indispensable pour faire campagne était encore ou dans les grands arsenaux centralisés de l'intérieur, ou égaré à la recherche du corps auquel on le destinait. De là les plaintes universelles des chefs de corps et les cris de détresse que le télégraphe transmettait vainement au ministre de la guerre dans la dernière semaine de juillet 1870. L'organisation nouvelle nous garantit contre le retour de ce désordre et de cette confusion. L'armée française est constituée en brigades, divisions et corps d'armée commandés et administrés en temps de paix par les mêmes chefs qui les conduiront à l'ennemi en cas de guerre. Corps d'armée, divisions, brigades et régiments sont stationnés d'une façon permanente dans les régions territoriales correspondantes, régions et subdivisions de région où les diverses unités ont leurs garnisons, leurs dépôts, leurs magasins, leurs centres fixes de moblilisation, d'où elles tirent leurs énormes contingents de réservistes, où elles puisent, en un mot, toutes leurs ressources et tous leurs moyens d'action. Cette décentralisation méthodique est la condition essentielle de la régularité et de la rapidité de la mobilisation.

Il n'entre pas dans notre sujet d'analyser et de décrire ici tous les rouages du mécanisme de la mobilisation sur place. Il nous suffira de dire que nos méthodes présentant une analogie absolue avec les méthodes allemandes, les résultats doivent être identiques. C'est ce qu'admettent d'ailleurs tous les juges compétents. La préparation des opérations du passage du pied de paix au pied de guerre est dans les deux pays l'objet d'une sollicitude toujours en éveil. Qu'il s'agisse de l'incorporation des hommes de réserve

ou de la réquisition des chevaux et des voitures, tous les procédés qui permettent de gagner un laps de temps quelconque ont été étudiés à l'envi, expérimentés et adoptés. Il est permis d'affirmer qu'on a atteint, de part et d'autre, la limite extrême de rapidité possible dans ces opérations. Tout du reste est combiné, calculé, prévu avec un soin et une précision extrêmes. Chacun sait d'avance ce qu'il aura à faire et comment il le fera. Le réserviste connaît le centre régional où il doit se rendre sur le champ, au premier avis qu'on mobilise, sans autre appel que l'affiche du décret à la porte des mairies ou sa publication à son de trompe. Quant aux chefs, leurs instructions règlent avec une précision parfaite, pour ainsi dire heure par heure, la progression des mesures à prendre depuis l'arrivée des hommes à la caserne jusqu'au moment où tout est prêt pour le départ. On admet que cette première période de la mobilisation n'exige pas plus de cinq jours quand les troupes actives sont en garnison dans leurs centres mêmes de mobilisation, ou à faible distance de ces centres. Le mouvement de concentration vers la frontière peut commencer, pour les corps d'armée placés dans ces conditions, dès le sixième jour après le signal de la mobilisation. Certaines unités peuvent même partir plus tôt. La cavalerie des divisions dites indépendantes — c'est la moitié de la cavalerie française — est organisée de façon à ce que chaque régiment forme ses quatre escadrons de guerre avec les seules ressources en hommes et chevaux de l'effectif permanent, opération qui n'exige pas plus de vingt-quatre heures. De même pour un certain nombre de batteries d'artillerie et de bataillons de chasseurs à pied.

Cette observation toutefois ne s'applique à aucun corps d'armée complet ni en France ni en Allemagne. On peut tenir pour assuré que jusque-là les avantages partiels réciproques dus à certains détails d'organisation se compensent,

et que le mouvement général de transport des troupes vers la frontière ne saurait commencer ni plus tôt ni plus tard en Allemagne qu'en France.

Cet équilibre se maintiendrait-il durant la période proprement dite de concentration? La question se résout, en dernière analyse, en une comparaison méthodique des réseaux respectifs de voies ferrées. Les facteurs à considérer, si l'on voulait se livrer à une discussion complète du problème, sont extrêmement complexes. Il est certain que la topographie de chaque région de corps d'armée, le nombre et la direction de ses lignes de chemins de fer, leur densité par rapport à la superficie du territoire et à la population, leur puissance de travail selon qu'elles sont à simple ou double voie, à pentes plus ou moins prononcées, l'emplacement des centres de mobilisation par rapport aux chemins de fer, la disposition des gares et des quais d'embarquement, la distance à parcourir jusqu'aux points de débarquement, etc., influent sur la rapidité plus ou moins grande de l'opération. On admettait, il y a quelque temps, que le développement supérieur du réseau des chemins de fer allemands et son tracé plus favorable en ce qu'il offrait un plus grand nombre de lignes parallèles convergeant vers la frontière, assurait une certaine avance à nos voisins. L'auteur du travail auquel nous faisons allusion au début de ce chapitre considérait cette avance comme écrasante. Mais ses conclusions étaient viciées par l'introduction d'un élément arbitraire absolument inadmissible. Cet écrivain militaire ne se bornait pas à poser comme fait acquis *à priori* la violation des neutralités belge et luxembourgeoise par les Allemands — question d'ordre politique plus que stratégique, que nous examinerons en son lieu, — mais il attribuait gratuitement à l'Allemagne l'usage discrétionnaire du réseau des chemins de fer belges et luxembourgeois pour le passage des trains militaires de

l'armée prussienne, ainsi que la libre disposition du territoire neutre de la Belgique et du Luxembourg pour la concentration et le développement du tiers environ des forces de l'empire allemand. Cette hypothèse, qui implique la complicité active des gouvernements belge et luxembourgeois dans une guerre d'invasion contre la France, manque totalement de base rationnelle.

Le fait d'une supériorité marquée dans les moyens de concentration des armées allemandes par voies ferrées n'en subsistait pas moins à la date de cette publication. L'activité imprimée depuis deux ans à nos travaux de chemins de fer et l'ouverture récente de plusieurs lignes d'une haute importance stratégique ont un peu modifié cette situation. Mais elle appelle encore au plus haut degré la sollicitude du gouvernement et de la représentation nationale.

Quelques données techniques au sujet des transports de troupes en chemins de fer aideront le lecteur à se faire une idée plus nette des conditions du problème.

Un corps d'armée mobilisé au complet de guerre, pour être transporté par voies ferrées avec ses équipages et tout son matériel de campagne, n'exige pas moins de cent à cent dix trains, composés chacun de cinquante wagons ou trucks. La brigade d'artillerie d'un corps d'armée prend à elle seule environ trente-six trains. Les gares les mieux outillées ne peuvent lancer sur une même ligne plus d'un train militaire toutes les vingt minutes. A la rigueur et dans des circonstances exceptionnellement favorables, des trains d'infanterie pourraient être formés et expédiés avec cette rapidité. Il n'en est pas de même des trains de cavalerie, d'artillerie, d'équipages, de vivres et de munitions. Pour ces derniers l'opération seule du chargement exige un temps relativement considérable. Il est établi que pour l'artillerie par exemple la formation, le chargement et l'expédition d'un train deman-

dent au moins deux heures, ce qui implique un délai minimum de soixante-douze heures de travail, sans interruption de nuit ou de jour, pour la mise en route de l'artillerie d'un seul corps d'armée. Il faut considérer aussi que le nombre de trains qui peuvent être lancés sur une même ligne dans un laps de temps déterminé varie selon que la ligne est à simple ou à double voie, non pas comme 1 est à 2, mais comme 1 est à 3. Tout compensé, on évalue à un minimum de six jours le délai indispensable pour mettre en route, personnel et matériel complets, un corps d'armée dont les diverses unités sont stationnées dans leurs emplacements ordinaires de garnison sur le territoire régional du corps. On voit par là que la concentration par voies ferrées n'est avantageuse que quand les troupes sont en garnison à plus de six étapes des positions assignées sur la frontière au corps d'armée mobilisé. On remarquera aussi que la distance à parcourir, tant qu'elle ne dépasse pas vingt-quatre heures de trajet en chemin de fer (les trains militaires peuvent marcher sans inconvénient à raison de 40 kilomètres à l'heure), n'est en France, comme en Allemagne, qu'un élément secondaire dans le problème de la concentration rapide des armées. La considération vraiment capitale est celle du nombre de lignes indépendantes qui relient les quartiers généraux des corps d'armées aux gares de débarquement assignées à chacun d'eux. Si chaque corps d'armée possédait une ligne propre dont il pût disposer exclusivement jusqu'à la frontière, le maximum de rapidité serait atteint, et l'armée tout entière serait concentrée vers le treizième jour qui suivrait l'ordre de mobilisation. Il n'y aurait pas plus de vingt-quatre heures de distance entre les premiers et les derniers arrivés par chemin de fer. On conçoit aisément qu'il n'en puisse pas être ainsi si la même voie ferrée doit donner passage aux trains successifs de

deux ou trois corps d'armée. Les convois provenant des quartiers généraux les plus éloignés doivent dans ce cas nécessairement attendre l'écoulement des trains engagés avant eux sur la ligne. Cette nécessité d'emprunter les mêmes rails ne se produisît-elle que vers la fin du parcours et sur une médiocre étendue, le retard n'en serait pas moins considérable. Or, dans l'état respectif des réseaux allemands et français, le nombre des voies absolument indépendantes permettant aux divers corps d'armée d'atteindre directement la frontière est très limité.

Si nous considérons en premier lieu la Lorraine démembrée et les lignes qui relient ce territoire à l'Allemagne du nord, nous n'en trouvons que quatre qui puissent être utilisées concurremment et amener en même temps un pareil nombre de corps d'armée allemands sur le front de concentration de Thionville à Metz. Des considérations géographiques sur lesquelles il serait superflu d'insister permettent d'affirmer que les corps d'armée allemands du nord seraient dirigés de préférence vers la Lorraine, tandis que ceux du sud formeraient l'armée d'Alsace. Les lignes qui relient Metz aux régions méridionales de l'Allemagne empruntent d'ailleurs sur quelques tronçons de leur parcours les quatre lignes indiquées. Ce sont : 1° la ligne de Cologne à Trèves et Thionville ; 2° la ligne de Coblentz à Trèves par la vallée de la Moselle ; elle se confond avec la précédente à Trèves, mais un embranchement sur Sarrelouis et la ligne nouvelle de Sarrelouis à Metz fournissent une voie indépendante ; 3° la ligne de Mayence à Metz par Forbach ; 4° la ligne de Manheim par Landau, Pirmasens et Sarreguemines, qui vient se souder à la précédente à un peu moins d'une étape de Metz. Deux au moins de ces lignes sont à simple voie ; mais la troisième et la quatrième sont doublées sur diverses parties de leur tracé par des lignes locales parallèles qui pourraient être

avantageusement utilisées comme voies de garage et de retour.

Supposons maintenant l'ordre de mobilisation lancé. Si l'on veut bien se reporter aux données que nous avons établies, données positives, exemptes de tout élément arbitraire, on se rendra aisément compte de la marche de la concentration allemande en Lorraine. Les cinq premiers jours auront été consacrés à la mobilisation sur place. Le XVe corps allemand (Alsace-Lorraine), stationné dans le territoire démembré, pourra être réuni tout entier à Metz dès le sixième jour. Il est probable que le VIIIe corps prussien (quartier général à Coblentz), dont la région territoriale est à une distance moyenne de moins de sept marches de Thionville, se concentrera par étapes. Ce n'est par conséquent que le onzième jour de la mobilisation au plus tôt qu'il atteindra les abords de Thionville. Les quatre corps d'armée allemands les moins éloignés et les mieux placés géographiquement pour user des lignes directes ne commenceront leurs opérations d'embarquement en chemin de fer que le sixième jour, et ils ne pourront les avoir terminées, au plus tôt, que le onzième. Ces corps seront sans doute le VIIe (quartier général à Munster), qui prendra la ligne de Cologne à Trèves et Thionville ; le Xe (quartier général à Hanovre), qui pourra arriver à Coblentz par des lignes indépendantes et suivre ensuite jusqu'à Metz par Trèves et Sarrelouis ; le XIe (quartier général à Cassel) venant directement à Metz par Mayence et Forbach, et enfin le IVe (quartier général à Magdebourg), par Francfort, Manheim, Sarreguemines et Remilly, près Metz. Les derniers convois de transport de ces divers corps d'armée n'arriveraient que vers le douzième jour après le signal de la mobilisation. Ce n'est donc que le treizième que les six premiers corps d'armée allemands pourraient déboucher de la vallée de la Moselle et s'élever sur les plateaux de la Woëvre.

Jetons les yeux à présent sur le réseau des chemins de fer français qui aboutissent à la vallée de la Meuse. Remarquons d'abord qu'une ligne à double voie sillonne la vallée et court parallèlement à la chaîne des Côtes, au pied de leur revers occidental. Cette ligne a des stations à Dun, Verdun, Saint-Mihiel, Commercy, Pagny près Toul, Neufchâteau. Quatre grandes lignes, parfaitement indépendantes, viennent y aboutir et la relient aux quartiers généraux d'autant de corps d'armée français. De Lille (quartier général du 1er corps), on arrive directement à Stenay, Dun ou Verdun, par la ligne parallèle à la frontière belge qui passe à Valenciennes, Avesnes, Hirson, Mézières et Sedan; Amiens (quartier général du 2e corps) est relié à la Meuse par la voie ferrée de La Fère-Laon-Reims-Sainte-Menehould-Verdun; le 3e corps (quartier général à Rouen) peut gagner Saint-Mihiel ou une gare plus rapprochée de Verdun par la grande ligne de Rouen-Paris-Châlons-Lerouville; le 5e corps enfin (quartier général à Orléans) dispose, pour gagner Commercy, de la ligne d'Orléans-Troyes-Chaumont-Neufchâteau-Pagny près Toul. La proportion des lignes à double voie étant, en ce qui touche ce réseau, en faveur de la France, et les régions territoriales des corps à transporter à la frontière moins éloignées que les régions allemandes envisagées, il n'existe absolument aucun motif de supposer que les 1er, 2e, 3e et 5e corps d'armée français ne seront pas complètement déployés sur les Côtes de Meuse, entre Verdun et Saint-Mihiel, avant même que les VIIe, Xe, XIe et IVe corps allemands n'aient achevé de se former dans la vallée de la Moselle, de Thionville jusqu'à Metz.

Le problème étant limité à ce début de la concentration, nul mécompte n'est possible. Nos corps d'armée, comme les corps allemands, auront achevé leur passage sur place du pied de paix au pied de guerre cinq jours après la réception

de l'ordre de mobilisation. Comme eux, ils commenceront l'embarquement en chemin de fer le sixième jour, et comme eux ils disposeront pour arriver aux points assignés de concentration d'autant de lignes absolument indépendantes. Or, comme le temps matériel indispensable pour la formation des trains et l'embarquement des hommes et du matériel; comme le nombre de trains militaires qui peuvent se succéder sur une même voie dans un même espace de temps ne varie pas avec les pays; comme, en un mot, toutes les conditions techniques du transport des troupes en chemin de fer sont forcément identiques en France et en Allemagne, régies qu'elles sont par les règles scientifiques de l'exploitation des voies ferrées, il est absolument certain que nos quatre premiers corps d'armée transportés par chemins de fer doivent mathématiquement couronner les Côtes de Meuse en même temps que les quatre premiers corps d'armée prussiens borderont la Moselle, de Thionville au camp de Metz. Une seule cause pourrait empêcher ce résultat : l'arrêt volontaire de nos trains de concentration trop en arrière de la barrière fortifiée.

Les quatre corps d'armée prussiens trouveraient, à la vérité, déjà rassemblés, ainsi qu'il a été dit plus haut, le XV[e] corps concentré dès le sixième jour et le VIII[e] arrivé vers le onzième. Les nôtres ne trouveraient que le 6[e] corps français (quartier général à Châlons), qui, occupant une région territoriale symétrique à celle du corps allemand d'Alsace-Lorraine, pourrait être réuni tout entier à Verdun à la même heure que le XV[e] allemand à Metz, c'est-à-dire dès le sixième jour. Donc, 150,000 Français borderaient l'inexpugnable rempart des Côtes au moment même où les 180,000 Allemands des six corps d'armée concentrés le treizième jour prononceraient leur mouvement offensif.

Est-il nécessaire de faire observer maintenant que les

trois jours de marche qui séparent la vallée de la Moselle de nos positions des Côtes de Meuse suffiraient pour permettre aux trains français emportant les corps d'armée des régions à l'ouest de Paris, le 4e corps (quartier général Le Mans), le 10e (quartier général Rennes), le 9e (quartier général Tours), le 11e (quartier général Nantes), de défiler à leur tour et de débarquer leur effectif dans la vallée de la Meuse? Mais cette considération est superflue.

Nous avions promis de démontrer que nous ne pouvions pas être devancés par les armées allemandes sur les Côtes de Meuse, et la démonstration est faite, péremptoire, irréfutable.

Venons maintenant à la question qui trouble tant de cerveaux et qui engendre des aberrations dont le résultat peut devenir si désastreux. Que se passerait-il sur la frontière pendant les douze premiers jours qui suivraient l'ordre de mobilisation? Ne serions-nous pas exposés à une invasion foudroyante des forces allemandes réunies en temps de paix, concentrées d'une façon permanente en Alsace-Lorraine? On voit déjà la cavalerie prussienne se ruant instantanément comme un torrent de montagne qui déborde tout à coup après une pluie d'orage, franchissant la frontière et bouleversant à l'improviste gares, voies ferrées, télégraphes, arrachant les rails, coupant les fils, faisant sauter les ponts dans la vallée de la Meuse, dans l'Argonne et jusqu'en pleine Champagne, aux portes de Reims et de Châlons.

Nous allons prouver que ce tableau qui hante les imaginations n'est que fantasmagorie pure.

Le territoire d'Alsace-Lorraine a été assigné, ainsi que nous l'avons dit, au XVe corps allemand. Contrairement aux principes fondamentaux de l'organisation allemande, au lieu de se composer de troupes levées dans la région même, y possédant leurs réservistes, leurs magasins et leurs centres

de mobilisation, les régiments du XVe corps sont tous des régiments détachés des régions les plus diverses de l'Allemagne. A l'effectif réglementaire du corps d'armée s'ajoutent d'autres troupes, également détachées, et faisant partie intégrante de divers corps d'armée régionaux, c'est-à-dire éloignées de même de leurs cercles de recrutement et de mobilisation. Cette dérogation aux règles normales crée à toutes ces troupes, au point de vue de la mobilisation, une infériorité dont il n'y a pas lieu d'exagérer la portée, mais incontestable néanmoins. Elle est corrigée toutefois dans une large mesure par l'élévation au-dessus de la moyenne réglementaire du nombre des soldats de chaque unité entretenus d'une façon permanente sous les drapeaux.

Le XVe corps allemand comprend deux divisions : la 30e à Metz et la 31e à Strasbourg. Indépendamment des huit régiments de ligne (24 bataillons) qui le composent, il y a en Alsace-Lorraine une brigade badoise (6 bataillons) du XIVe corps, une brigade bavaroise, un régiment entier (trois bataillons) et deux bataillons isolés du VIIIe corps, enfin deux bataillons de chasseurs, dont l'un appartient aussi au VIIIe corps. Ce total de 43 bataillons d'infanterie doit être prochainement renforcé, si ce n'est déjà fait, d'un régiment d'infanterie de nouvelle création à trois bataillons. Le plus fort rassemblement, 18 bataillons, est à Metz; Strasbourg a 10 bataillons de garnison; Mulhouse, 4. Le reste est réparti par petites fractions dans diverses localités de nos anciens départements de la Moselle, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin. La cavalerie comprend six régiments dépendant du XVe corps et trois régiments détachés; en tout, neuf régiments de troupes à cheval.

L'artillerie de campagne du XVe corps ne comportait, à une date récente, que la moitié du nombre réglementaire des batteries affectées à chaque corps d'armée. Il y a été pourvu

par des créations nouvelles. L'artillerie de forteresse, qui forme en Allemagne un corps distinct, est largement représentée à Metz et à Strasbourg.

Ces forces réparties, sur tout le territoire démembré, sont sans doute considérables. Mais il convient de mettre en regard les forces françaises stationnées dans la région frontière.

Le territoire régional de notre 6e corps est tracé symétriquement à celui du XVe corps allemand. Le secteur nord de notre septième région de corps d'armée vient toutefois confiner par Belfort au territoire du XVe corps allemand en haute Alsace.

Le gros de nos forces en infanterie se compose de huit régiments et du bataillon réglementaire de chasseurs à pied du 6e corps, plus la brigade de deux régiments cantonnée à Belfort qui fait partie du 7e corps d'armée. Les régiments français d'infanterie sur le pied de paix comprenant 4 bataillons, c'est un effectif de 41 bataillons répartis entre le territoire de Belfort, les Vosges, Meurthe-et-Moselle, la Meuse en première ligne; les Ardennes, la Marne et l'Aube en deuxième. Les derniers tableaux d'emplacement des troupes indiquaient en outre trois bataillons indépendants de chasseurs à pied: un à Verdun, un à Saint-Dié, un à Montbéliard. Ce contingent de chasseurs à pied a été récemment renforcé par plusieurs bataillons de cette arme rappelés d'Afrique. Ce n'est pas tout. Les places, camps retranchés et forts d'arrêt de la barrière ont reçu des garnisons permanentes composées de quatrièmes bataillons détachés de régiments de ligne appartenant à divers corps d'armée de l'intérieur, bataillons désignés en raison de leur destination sous le nom de bataillons de forteresse. Nous ne possédons pas de renseignements absolument précis sur le nombre de ces bataillons stationnés à Verdun, à Toul, à Épinal, à Belfort, etc.; mais nous sommes

assuré de rester au-dessous de la vérité en les évaluant à une vingtaine. Il n'est par conséquent pas possible d'évaluer à moins de 65 à 70 bataillons les troupes françaises d'infanterie de la région frontière. Ce nombre de bataillons ne doit cependant pas faire illusion. Les bataillons allemands présentent sur pied de paix un effectif de soldats très supérieur aux bataillons français. Ceux d'Alsace-Lorraine, en particulier, sont entretenus à un effectif élevé. Toutes compensations faites, il est extrêmement probable qu'il n'y a pas de différence sensible dans le total des hommes d'infanterie présents de part et d'autre au drapeau.

La comparaison, en ce qui concerne la cavalerie, est plus facile, les régiments français comptant d'une façon permanente un nombre d'hommes et de chevaux au moins égal à ceux des régiments allemands. Nous avons, indépendamment de la brigade réglementaire de cavalerie du 6e corps composée de deux régiments, deux divisions de cavalerie dites indépendantes, constituées avec leurs états-majors et cantonnées sur la frontière. Ce sont : la 2e division, forte de quatre régiments, tous réunis à Lunéville, et la 5e division, forte de quatre autres régiments, cantonnés à Nancy, Pont-à-Mousson, Commercy et Saint-Mihiel. Nous trouvons, en outre, un régiment de cavalerie à Épinal, et un autre à Belfort. C'est donc, en y comprenant la brigade de cavalerie du 6e corps, qui a un régiment à Verdun et un autre à Sedan, un total de douze régiments de cavalerie française faisant face aux neuf régiments allemands cantonnés en Alsace-Lorraine.

Quant à l'artillerie, elle est certainement égale à l'artillerie allemande du XVe corps. Elle se compose de la 6e brigade d'artillerie à Châlons et d'un certain nombre de batteries détachées dans les places et les forts d'arrêt.

Cette simple énumération a singulièrement facilité la

tâche que nous nous étions proposée. Il est clair par exemple que l'idée d'une irruption pour ainsi dire foudroyante de la cavalerie allemande dès le lendemain de la mobilisation doit être reléguée dans le domaine des chimères. En admettant que les neuf régiments de cavalerie allemande cantonnés en Alsace-Lorraine tentassent dès le second ou troisième jour de la mobilisation un mouvement vers la frontière, ils rencontreraient devant eux douze régiments français. Or, n'en déplaise aux esprits chagrins qui ont remplacé depuis 1870 l'infatuation frivole d'autrefois par un pessimisme sans mesure, il ne nous est pas démontré que le sabre de nos dragons ne vaille pas la lance des hulans.

Quant au danger de voir une énorme concentration de cavalerie allemande s'opérer presque instantanément de manière à renverser la proportion des forces respectives en garnison dans la région frontière, ce péril ne serait sérieux que s'il existait de grands rassemblements de troupes à cheval dans les régions de l'Allemagne limitrophes de l'Alsace-Lorraine. Or il n'en est rien. La cavalerie allemande est à peu près uniformément disséminée sur tout le territoire de l'Empire depuis les Vosges jusqu'aux frontières de Russie. Le seul rassemblement de cavalerie de quelque importance est autour de Berlin. Il suffit de se reporter à ce qui a été exposé au sujet des conditions techniques des transports militaires par chemins de fer, pour se convaincre que le gros de la cavalerie allemande n'arrivera sur la frontière ni plus tôt ni plus tard que le gros de la cavalerie française.

Pas plus d'ailleurs qu'en 1870, l'entrée en ligne de la masse de la cavalerie allemande ne devancerait sensiblement celle des masses d'infanterie et d'artillerie. On oublie trop que si quelques éclaireurs isolés se hasardèrent sur notre territoire à la fin de juillet 1870, pas un seul régiment de cavalerie allemande ne franchit la frontière avant les batailles

de Wissembourg, de Forbach et de Reichshoffen, dans lesquelles, du reste, le rôle de la cavalerie fut à peu près nul. Les seules irruptions de cavalerie possibles pendant la période de mobilisation ne pourraient provenir que des neuf régiments en garnison permanente en Alsace-Lorraine, et contre ces neuf régiments nous disposons, répétons-le encore une fois, de douze régiments de cavalerie française. Les appréhensions pour la sécurité de nos voies ferrées de concentration sont par conséquent d'autant moins fondées, que cette cavalerie allemande, même victorieuse de la nôtre, serait parfaitement incapable de traverser soit la barrière fortifiée soit les passages de la Meuse et de la Moselle, en présence des bataillons de chasseurs à pied dont la mission spéciale, dans ces premières journées, serait précisément de surveiller et de couvrir les débouchés accessibles.

Reste la question des entreprises que pourraient tenter dès le début le XVe corps allemand et les troupes détachées qui concourent avec lui à l'occupation de l'Alsace-Lorraine. Au point où nous avons poussé cette analyse, il ne nous sera pas nécessaire d'insister longuement pour établir que ces entreprises ne sauraient troubler notre concentration sur les Côtes de Meuse. Une première considération pourrait à la rigueur nous dispenser d'en invoquer d'autres : c'est que les forces allemandes d'Alsace-Lorraine ne sont pas sensiblement supérieures aux forces françaises de la région frontière. Mais il y a des motifs péremptoires de penser que le XVe corps allemand se bornerait, comme notre 6e corps de son côté, à couvrir la concentration générale, et qu'il n'entreprendrait rien de sérieux durant la période de mobilisation. Il lui faudrait d'abord opérer son propre passage sur le pied de guerre, recevoir et incorporer ses hommes de réserves, compléter ses attelages et réunir son matériel de campagne. Les divers régiments allemands station-

nés dans le territoire démembré étant loin de leurs dépôts et de leurs cercles de recrutement, cette opération préalable ne saurait être achevée en moins de quatre ou cinq jours. La concentration sur Metz exigeant au moins une journée, il est bien difficile d'admettre que le corps d'armée pût tenir la campagne avant le sixième jour. Il faut considérer d'autre part que l'armée allemande ne possédant pas de quatrièmes bataillons d'infanterie entretenus en temps de paix, le remplacement des troupes actives dans leurs garnisons ne pourrait s'opérer qu'après le délai indispensable pour la formation des bataillons de réserve et la mobilisation de la landwehr, opérations qui suivent et ne précèdent jamais la mobilisation générale de l'armée active.

Supposons toutefois que le XV[e] corps allemand se mît en campagne le sixième jour de la mobilisation, sans se préoccuper autrement des garnisons de Strasbourg et de Metz réduites à quelques bataillons. Que pourrait-il tenter? Tâcher d'atteindre les Côtes de Meuse et descendre ensuite dans la vallée de façon à couper les voies ferrées autour de Verdun? Mais au moment même où il quitterait Metz, notre 6[e] corps pourrait être déjà réuni tout entier à Verdun au complet de guerre, renforcé de plusieurs bataillons de chasseurs à pied, et appuyé sur la garnison fixe du camp retranché. La colonne allemande, ainsi lancée en flèche, serait absolument livrée à elle-même, le corps d'armée le moins éloigné ne pouvant atteindre Thionville que le douzième jour. La perspective serait donc, pour le XV[e] corps, de livrer loin de sa base d'opérations, sans espoir de renforts, un combat isolé contre un ennemi notablement supérieur en nombre. Les chances d'échec seraient trop certaines et les avantages en cas de succès trop problématiques, pour qu'on puisse attribuer à l'état-major allemand la pensée d'une combinaison aussi hasardeuse et aussi peu rationnelle.

Nous n'avons certes pas la présomption d'imaginer que les moyens indiqués par nous soient les seuls ou les meilleurs à employer, le cas échéant, pour garantir efficacement la parfaite sécurité des trains de concentration jusqu'aux gares de la vallée de la Meuse. Il nous suffit d'avoir établi que ces moyens existent et que l'état-major français est en mesure de créer avec les régiments actifs du 6e corps, les garnisons fixes des places, les bataillons de chasseurs et les divisions de cavalerie affectées à la frontière, un rideau de troupes numériquement supérieur à tout ce que les Allemands tiennent de concentré en Alsace-Lorraine.

Le plus probable, nous pourrions dire le plus certain, c'est qu'à part des rencontres de cavalerie dans la Woèvre, sur la Meurthe, la Seille ou la Sarre, les treize premiers jours qui suivront l'ordre de mobilisation s'écouleraient sans opérations militaires proprement dites. Le mouvement d'offensive de l'ennemi ne pourrait commencer que le treizième jour. Et ce jour-là nous aurions, si nous l'avions voulu, cinq corps d'armée sur les Côtes de Meuse et trois au moins à la trouée de la Moselle.

Le lecteur a pu remarquer que la voie ferrée de la vallée de la Meuse donnait naissance à Neufchâteau à un embranchement qui conduit par Mirecourt à Épinal. Cette ligne est de la plus haute importance pour la concentration en face de la trouée de la Moselle. Comme celle de la vallée de la Meuse, elle court parallèlement à la frontière militaire, et permet de même à nos corps d'armée de débarquer en sécurité à proximité des positions défensives qu'il importe d'occuper avant l'ennemi. Nous avons vu que quatre lignes absolument indépendantes relient le réseau intérieur à la ligne de la Meuse. Nous n'en possédons encore que deux qui donnent accès de même sur la ligne de Neufchâteau-Épinal. Ce sont : la ligne de Vesoul à Épinal, qui fournit au camp

d'Épinal une communication directe avec Lyon et tout le midi de la France, et la ligne de Chalindrey près Langres à Mirecourt, qui se prolonge par Vézelize jusqu'à Pont-Saint-Vincent. Celle-ci relie directement le plateau de Haye à Dijon et plus loin à tout le centre de la France. Les corps d'armée de l'intérieur disposeraient sans doute, pour converger vers la frontière, d'un plus grand nombre de voies indépendantes, mais il leur faudrait emprunter en tout ou en partie les deux lignes que nous venons d'indiquer pour arriver sur rails jusqu'aux points de concentration assignés dans le département des Vosges.

Les Allemands ont quatre lignes indépendantes pour la concentration de leurs troupes autour de la place de Strasbourg. Deux lignes parallèles pénètrent du Palatinat rhénan en Alsace: l'ancienne ligne de Mayence à Strasbourg par Wissembourg et Haguenau et une ligne nouvelle qui longe la rive gauche du Rhin. La troisième remonte la rive droite du fleuve par Darmstad et Carlsruhe; la quatrième enfin relie Strasbourg à la Bavière du sud, à travers la Forêt-Noire. Nous négligeons les lignes allemandes qui permettraient la concentration en haute Alsace autour de la ville de Mulhouse. L'obstruction complète de la trouée de Belfort et la création de la barrière de la haute Moselle écartent l'éventualité d'une concentration offensive dans notre ancien département du Haut-Rhin. Par contre, nous mettons aussi hors de cause les deux lignes françaises sur Belfort. Le rassemblement à Belfort d'une armée qui serait inutilisée pendant que les coups décisifs seraient portés sur la Moselle, constituerait une faute plus inexcusable encore que celle commise en 1870 quand les troupes de Félix Douai attendaient sur le Rhin, à la hauteur de Mulhouse, un ennemi dont toutes les forces débouchaient en Alsace par Wissembourg. Ou les plus éclatantes leçons de l'expérience resteront méconnues, ou cette erreur ne sera pas renouvelée.

La délimitation géographique de notre septième région de corps d'armée (quartier général Besançon) permet la concentration rapide sur Épinal du corps tout entier, en partie par étapes, en partie par chemins de fer, les deux voies de débouché restant libres pour le passage des trains transportant les troupes du 8e et du 14e corps (quartiers généraux Bourges et Lyon). Le 7e corps pourrait être complètement concentré à Épinal le onzième jour, probablement plus tôt. Le 8e, qui passerait par Dijon, Chalindrey, Mirecourt, serait arrivé tout entier sur la Moselle le treizième jour; le 14e, venu par Lyon, Besançon, Vesoul, Épinal, achèverait de débarquer en même temps.

Du côté des Allemands, le XIVe corps, qui a pour région territoriale le Grand Duché de Bade, se concentrerait vraisemblablement sur Strasbourg, moitié par étapes, moitié par chemins de fer. On peut admettre qu'il s'y rassemblerait à une journée près en même temps que notre 7e corps à Épinal. Le treizième jour verrait s'achever en Alsace la concentration du XIIIe corps (wurtembergeois), des deux corps bavarois et d'un corps d'armée du nord. Cinq corps allemands seraient donc en mesure de passer les Vosges et de menacer la trouée de la Moselle. Nous n'aurions en ce moment que trois corps d'armée concentrés soit sur les plateaux de la rive droite en avant du camp d'Épinal, soit sur les collines de la rive gauche en face des ponts de Bayon et de Charmes. Mais l'armée allemande d'Alsace, ne pouvant atteindre la Moselle avant la quatrième marche, ce n'est que le 17e jour après la mobilisation que nous aurions à redouter une attaque en forces sur la trouée. Deux nouveaux corps d'armée au moins auraient pu débarquer durant cet intervalle, ce qui nous permettrait d'accepter la bataille avec sécurité sur les positions choisies par nous. Cette dernière considération est d'ailleurs secondaire. Nous avons établi plus haut que

cent mille hommes au camp d'Épinal suffisent pour protéger la ligne de la Moselle contre des forces doubles, et donner le temps à l'armée rassemblée entre Langres, Chaumont et Neufchâteau, de se former et de déboucher en masse sur le Madon et sur la Moselle. Or, ici comme aux Côtes de Meuse, il nous suffit de ne pas nous priver volontairement de l'usage de nos propres voies ferrées, pour que ces cent mille hommes soient au camp d'Épinal avant qu'un seul corps ennemi ait pu déboucher de la plaine d'Alsace.

Il n'est pas sans intérêt maintenant de rechercher à quelle date probable pourrait être terminé de part et d'autre le colossal mouvement de transports qu'implique la concentration générale des armées allemandes et françaises sur la frontière d'Alsace-Lorraine. Nous avons établi que le 13e jour de la mobilisation, les Allemands disposeraient de six corps d'armée dans le rayon de Metz et de cinq corps d'armée dans celui de Strasbourg. Les sections de lignes de chemins de fer rattachant les gares de concentration au réseau intérieur seraient devenues libres par le défilé des premiers corps d'armée, et pourraient, par conséquent, donner passage immédiat aux convois portant les sept autres corps complétant l'armée allemande. Comme l'opération de l'embarquement des troupes et de l'expédition des trains aurait eu lieu simultanément dans toutes les régions, on peut admettre que les trains des sept derniers corps d'armée seront en mesure de s'engager sans interruption sur les voies de débouché. Dans ces conditions, il n'y a pas d'exagération à estimer que quarante-huit heures — c'est-à-dire le temps à peu près indispensable à l'écoulement de 100 à 110 trains par ligne à raison d'un train toutes les 25 minutes — suffiraient pour achever le mouvement. La concentration générale des armées allemandes serait donc terminée le quinzième jour. Si les corps d'armée débarqués les premiers



attendaient, comme il est probable, la concentration complète avant de prononcer leur marche offensive, l'armée allemande de Lorraine n'arriverait à la hauteur de Verdun que le dix-huitième jour après l'ordre de mobilisation, et l'armée d'Alsace n'atteindrait la trouée de la Moselle que dans la dix-neuvième journée.

En 1870, l'armée du prince royal de Prusse n'arrivait à Wissembourg que le vingt-unième jour de la mobilisation, tandis que les têtes de colonnes de Steinmetz et de Frédéric-Charles n'atteignaient la Sarre que le vingt-troisième. Les mêmes données appliquées à la concentration française nous conduisent à ce résultat. Le treizième jour, nous aurions, ainsi qu'il a été dit plus haut, cinq corps d'armée sur les Côtes de Meuse et trois corps d'armée sur la Moselle. Le quinzième jour nous pourrions avoir, dans l'état actuel de nos lignes indépendantes de débouché, quatre corps de plus, c'est-à-dire neuf corps sur la Meuse et cinq sur la Moselle. Le dix-septième jour enfin, c'est-à-dire avant l'attaque de nos positions, la concentration totale serait terminée, et nos dix-neuf corps d'armée se trouveraient en ligne.

Il est d'ailleurs permis d'espérer que le développement de nos chemins de fer et en particulier la création d'un certain nombre de nouvelles voies indépendantes d'accès sur la vallée de la Meuse et sur celle de la Moselle, auront modifié avant longtemps la situation que nous venons d'exposer, en annulant l'avance qui paraît encore acquise aux Allemands. C'est une question d'argent et de tracés judicieux. Ni l'argent ni les bons ingénieurs ne nous font défaut. Il suffit de vouloir.

Nous pourrions arrêter là cette étude, car la démonstration que nous nous proposions de faire est maintenant complète; mais nous n'aurions donné, en nous bornant aux considérations qui précèdent, qu'une idée bien imparfaite de l'efficacité

défensive de la nouvelle frontière militaire. Nous avons négligé à dessein un élément d'appréciation d'une haute valeur : c'est que la création de la barrière fortifiée n'a pas seulement pour effet de régler pour ainsi dire les opérations offensives de l'ennemi, de lui imposer d'avance des directions d'attaque et des débouchés obligés, mais qu'elle le condamne en même temps à l'ignorance et à la perplexité les plus grandes relativement à l'importance et l'emplacement réels des armées de la défense, à leurs dispositions et à leurs combinaisons probables. Le double rideau de Verdun à Pont-Saint-Vincent et d'Épinal à Montbéliard dérobe en effet tout ce qui se passe en arrière. D'autre part, toutes les lignes d'opérations interceptées par la barrière, toutes les routes dont nos forts d'arrêt et nos camps retranchés interdisent l'usage à l'ennemi, restent ouvertes à nos troupes.

Dans les hypothèses que nous avons examinées, nous avons admis, pour simplifier le raisonnement, une défensive absolument passive de la part des armées françaises. Nous avons supposé qu'il serait loisible aux Allemands de se porter en masse vers les deux trouées sans se préoccuper autrement des débouchés fermés pour eux, ouverts pour nous, dans les intervalles des forts de la barrière. Il n'en serait pas de même dans la réalité. L'armée allemande de Lorraine ne pourrait pas plus négliger le camp de Toul et les lignes de Saint-Mihiel et Commercy, que l'armée d'Alsace ne pourrait songer à pousser sa pointe au delà de la Moselle sans souci du plateau de Haye ou du camp d'Épinal. Les moyens ordinaires de reconnaissance seraient impuissants à fournir à l'état-major allemand des lumières sur l'importance des rassemblements masqués par le rideau des forts. Sous peine de s'exposer à des contre-attaques éminemment dangereuses contre leurs flancs et leurs derrières, les armées d'invasion engagées sur les chemins directs des trouées de la Meuse et de



la Moselle seraient obligées de se garder face aux débouchés des divers fronts de la barrière. De là, la nécessité pour l'assaillant d'immobiliser dès le début une fraction considérable de ses forces. Il n'y a pas d'exagération à estimer que trois corps d'armée en observation dans la Woèvre méridionale seraient indispensables pour couvrir le flanc gauche de l'armée de Lorraine, et que des forces au moins équivalentes, détachées de l'armée d'Alsace, devraient observer le plateau de Haye, le camp d'Épinal et la haute Moselle. Une seule circonstance pourrait affranchir les Allemands de cette nécessité : c'est le cas où, concentrés à plusieurs marches en arrière, nous nous laisserions devancer aux Côtes de Meuse. Mais cette erreur ne sera pas commise. De là pour l'état-major français la presque certitude de recevoir ou de donner la bataille, à son choix, avec des forces prépondérantes. Tandis que tout mouvement de flanc opéré par les forces allemandes dans les plaines commandées par nos lignes fortifiées les exposerait à un désastre, nos corps d'armée, couverts par la barrière, seraient maîtres d'exécuter des mouvements analogues hors de vue et en absolue sécurité. Ces divers avantages sont si décisifs, qu'il n'y a nulle présomption à estimer que sous un commandement intelligent, dix ou douze corps d'armée français feraient de la barrière un rempart absolument infranchissable. Le fait seul d'y retenir quelque temps l'ennemi, de l'obliger à temporiser, à manœuvrer, à tâtonner avant de risquer une attaque à fond, pourrait être le salut dans l'hypothèse extrême d'une lutte à soutenir sur plusieurs de nos frontières à la fois. Le temps combattrait pour nous. Une semaine, deux semaines au plus, suffiraient à l'entrée en ligne des armées de réserve que nous sommes désormais en mesure de mobiliser dans des proportions inconnues non seulement en Italie et en Autriche, mais en Allemagne même. L'organisation nouvelle nous permet en effet de jeter dans la balance, après

les 487 bataillons des 19 premiers corps de l'armée active (25 bataillons par corps d'armée, plus les 12 bataillons non endivisionnés de chasseurs), 144 bataillons de ligne de même qualité (quatrièmes bataillons) et 435 de ces bataillons territoriaux dont la valeur n'est déjà plus douteuse pour aucun de ceux qui ont pu apprécier, dans les derniers appels, leur discipline et leur martiale allure. Cette levée colossale effectuée, les dépôts de l'armée active regorgeraient encore de soldats, et rien ne serait plus facile que d'en tirer en quelques semaines 144 nouveaux bataillons égaux aux meilleurs bataillons de marche de 1870.

Le point de vue exclusif de la défense du sol français auquel nous nous sommes placé au cours de ce travail exclut une étude détaillée des lignes et des places frontières de l'Allemagne. Toutefois, comme une distinction absolue entre la défensive et l'offensive répond mal aux réalités pratiques de la guerre, et qu'attaquer est souvent le meilleur moyen de se défendre, nous laisserions notre tâche incomplète si nous ne fournissions quelques indications sur les obstacles auxquels se heurterait une offensive française contre l'Allemagne. Les Allemands n'ont pas de préoccupation plus absorbante que celle de s'assurer la possession indéfinie du territoire démembré. Ils ont beaucoup fait dans ce but. La part de la fortification a été néanmoins relativement peu considérable dans leur œuvre. L'Allemagne compte évidemment avant tout sur la valeur éprouvée de son armée active, sur la science de son état-major et les hautes qualités militaires de ses généraux. Tandis que nous n'avons eu en vue que la défense, l'Allemagne ne semble s'être préoccupée que de l'attaque. Porter le plus rapidement possible la guerre au cœur de la France, est évidemment dans la pensée de M. de Moltke la méthode essentielle pour défendre le pays conquis. *Aussi peut-on*

dire sans paradoxe que les voies ferrées de concentration sont à ses yeux la meilleure des barrières défensives. Nous n'avons pas la prétention de prononcer un jugement sur le mérite respectif du système allemand et du système français. Il nous suffit d'avoir démontré l'efficacité du rempart que nous avons dressé contre l'invasion. D'ailleurs, les détracteurs même les plus passionnés de la fortification ne contestent pas que nos camps et nos lignes de forts d'arrêt ne constituent désormais, en même temps qu'un boulevard, une magnifique base d'offensive.

L'Allemagne est couverte contre une attaque de l'armée française débouchant de Verdun par la ligne de la Moselle, qui tire du camp retranché de Metz une force exceptionnelle. Thionville flanque Metz à trente kilomètres en aval. C'est un bon point d'appui pour la droite allemande. Mais cette ligne de la Moselle, si forte de Metz jusqu'à la frontière luxembourgeoise, est tournée et prise à revers par Toul, Frouard et le plateau de Haye. De la Moselle au Donon, le territoire annexé n'est couvert par aucune ligne naturelle de quelque importance. La Seille est tournée par les vastes espaces ouverts au nord-est de Lunéville, à travers lesquels les armées françaises pourraient pénétrer dans la vallée de la Sarre. La chaîne des Vosges ne saurait être considérée non plus comme un obstacle sérieux. On peut en effet la déborder par la trouée de Belfort, qui donne plein accès dans la haute Alsace. La vraie ligne naturelle de défense de l'Allemagne de ce côté, c'est le Rhin. La force propre de ce puissant obstacle a été singulièrement accrue par la transformation de Strasbourg en un vaste camp retranché assis sur les deux rives du fleuve. Les Allemands possèdent encore à Neuf-Brisach une excellente tête de pont fortifiée sur le fleuve.

Les Allemands ont accompli à Strasbourg des travaux

extrêmement considérables. La vieille enceinte bastionnée qui avait si mal rempli son office en 1870 a été rasée. Une enceinte nouvelle, portée bien au delà de l'emplacement de l'ancienne au nord et à l'ouest de la ville, forme maintenant le corps de place. Treize forts détachés constituent en outre un magnifique camp retranché. Dix de ces forts décrivent un immense demi-cercle appuyé sur le Rhin. Le fort d'Altenheim, sur la berge même du fleuve, à 8 kilomètres au sud de la ville; le fort Werder, sur le canal du Rhône au Rhin; le fort Von der Thann, sur la rive gauche de l'Ill; le fort Prince-royal-de-Saxe et le fort Bismarck, sur l'une et l'autre rive de la Brüche, sont tous construits dans la plaine horizontale qui s'étend entre le Rhin et les premières ondulations du sol à l'ouest. Le fort Grand-Duc-de-Bade et le fort Prince-royal couronnent, au contraire, la colline de Mundolsheim. Les forts de Roon, de Moltke et Fransecky, ce dernier entre l'Ill et le Rhin, à 7 kilomètres au nord de Strasbourg, complètent le demi-cercle. Le développement de l'arc décrit est de près de trente kilomètres. Une demi-circonférence symétrique, formée sur la rive droite du Rhin, en territoire badois, par les forts Blümenthal, Bose et Kirbach, englobe la ville de Kehl, et fait tête de pont sur le Rhin. Les forts de Strasbourg offrent extérieurement un aspect analogue à celui des nouveaux forts de Paris. Ils sont relativement très rapprochés les uns des autres, et leur flanquement réciproque est par conséquent excellent. Sur la rive gauche du Rhin, le périmètre du camp retranché fournit des débouchés suffisants à une grande armée. Sur la rive droite, le développement de la tête de pont est beaucoup moindre, dix kilomètres environ. La défense de la place nécessiterait une garnison de trente à quarante mille hommes. On peut évaluer à deux corps d'armée au moins les forces nécessaires pour former le blocus de la place, en la suppo-

sant occupée seulement par sa garnison réglementaire. Le siège régulier de Strasbourg serait sans contredit une entreprise militaire considérable. Cependant les forts de son enceinte extérieure, peu favorisés par la topographie du terrain, sont loin d'être inabordables, notamment ceux du secteur sud-ouest. Le fort Bismarck est dominé, à moins de quatre kilomètres de distance, par les hauteurs d'Oberschaeffolsheim, et les autres s'élèvent sur un terrain horizontal favorable aux approches régulières. Il est peu probable toutefois que nous ayons jamais à diriger contre Strasbourg des travaux réguliers de siège : c'est à Berlin que sont les clés de Strasbourg; et la délivrance de la noble cité est au prix d'une victoire qui nous ouvrirait le chemin de la capitale allemande.

Neuf-Brisach est, avec Strasbourg, la seule de nos anciennes places d'Alsace que les Allemands aient remaniée. Elle joue, comme nous l'avons dit, le rôle de tête de pont sur le haut Rhin.

A Metz, les Allemands se sont bornés à compléter et à renforcer nos ouvrages de 1870. L'ancienne place est située dans la vallée de la Moselle, au confluent de la Seille. Elle est dominée, sur la rive gauche, par de hautes collines aux pentes escarpées; à droite, de longues ondulations montent par ressauts successifs jusqu'aux plateaux élevés qui séparent à l'est la Moselle de la Nied.

Nous avions couvert Metz sur la rive gauche de la Moselle par les forts du mont Saint-Quentin et de Plappeville, le premier à deux mille cinq cents mètres à vol d'oiseau, et le second à moins de trois mille cinq cents. Tous deux plongeaient sur la ville et battaient à l'ouest le débouché des plateaux de la Woëvre. Les Allemands ont agrandi notre ancien fort du mont Saint-Quentin, rebaptisé fort Frédéric-Charles, et ils l'ont doublé d'un fort nouveau, le fort Manstein

élevé à un kilomètre plus à l'ouest sur la crête de la même colline. Le fort de Plappeville n'a fait que changer de nom : il s'appelle Alvensleben. Deux forts nouveaux ont été construits pour couvrir la vallée inférieure de la Moselle : le fort Kamecke, sur un contrefort inférieur du plateau, près de Woippy, et le fort Saint-Éloy, dans la plaine, à deux kilomètres au nord de Metz. Les ouvrages de Bellecroix et du fort Moselle, qui font en quelque sorte partie intégrante de l'enceinte, ont été conservés : on les nomme fort Voigt-Rhetz et fort Steinmetz. Sur les plateaux de la rive droite, notre ancien fort Saint-Julien s'appelle fort Manteuffel. Il occupe un ressaut de hauteurs, à deux mille deux cents mètres au nord de l'ouvrage de Bellecroix. Le fort Queuleu, au sud-est de la place, entre le chemin de fer et la route de Strasbourg, est désigné sous le nom de fort Gœben. Il n'est pas plus éloigné de l'enceinte que le précédent. Les Allemands ont construit entre les deux, près de Borny, sur l'emplacement de notre ancienne redoute des Bordes, le fort Zastrow, qui bat la route de Mayence par Sarrebrück. Dans la plaine, entre la Seille et la Moselle, au sud de Metz, l'ancienne redoute Saint-Privat a été transformée en un fort nommé fort Prince-Auguste-de-Wurtemberg. Les facultés de résistance de Metz contre un siège régulier ont été énormément augmentées par ces divers travaux; mais considéré comme camp retranché, Metz a les mêmes qualités et les mêmes défauts qu'en 1870. Le périmètre de la ligne extérieure des forts n'a pas changé : il ne dépasse pas vingt-quatre kilomètres. Comme en 1870, l'occupation des hauteurs de Gravelotte, que la gorge profonde de Châtel Saint-Germain sépare du mont Saint-Quentin, et de l'isthme étroit formé par la croupe boisée qui se renfle entre Amanvilliers et le chevet du ravin de Woippy, suffirait pour interdire à une armée confinée dans le camp retranché l'accès des



plateaux de la Woëvre. A l'est, les hauteurs de Sainte-Barbe, d'où l'on commande les ressauts inférieurs couronnés par les forts Manteuffel et Zastrow, offrent toujours un excellent point d'appui pour l'investissement de la place et du camp retranché.

La vérité, c'est que Metz — base d'offensive inappréciable — ne couvre pas plus l'Allemagne qu'elle ne couvrait la France en 1870. Sa valeur stratégique au lendemain d'une défaite des armées allemandes serait médiocre. On peut certes tenir pour assuré qu'aucun général allemand ne commettrait l'ineptie de s'y laisser acculer et envelopper avec 150,000 combattants. Metz serait sans doute laissé à la garde de la garnison réglementaire forte de vingt-cinq mille hommes environ. L'armée française, contrairement à un préjugé très répandu, ne serait pas obligée d'immobiliser, pour bloquer cette garnison, des forces bien considérables. Trois divisions y suffiraient certainement, et pourraient être composées pour la majeure partie de troupes territoriales. Quant au siège en règle, il ne saurait être considéré comme impraticable. La place est très forte, mais non imprenable. Le groupe des forts du mont Saint-Quentin et de Plappeville est à peu près inabordable; mais il est loin d'en être de même, au nord-est, des forts Manteuffel et Zastrow, dominés par les hauteurs de Sainte-Barbe.

La place de Thionville a été remaniée par les Allemands qui ont apporté diverses améliorations à son enceinte. Thionville, toutefois, est toujours dépourvue de défenses avancées, et les bastions du corps de place sont, comme en 1870, sous les plongées des hauteurs de Guétrange sur la rive gauche et d'Illange sur la rive droite de la Moselle, qui surplombent la ville et le fond de la vallée qu'elle occupe.

Il est du reste permis d'affirmer que la fortification n'exercerait qu'une action secondaire sur le développement de la

situation militaire dans l'éventualité d'une invasion libératrice des Français en Alsace-Lorraine. La considération des lignes normales d'invasion de France en Allemagne permet de s'en convaincre aisément. Ces lignes, avec Berlin pour objectif suprême, se déterminent par les mêmes principes et avec la même précision qu'ont été déterminées les lignes allemandes d'invasion de la France avec Paris pour objectif. La théorie d'ailleurs a été corroborée dans les deux cas par de mémorables exemples historiques. Les armées françaises devraient d'abord gagner le Rhin. C'est évident. Mais sur quelle section de son cours aborder le fleuve et le franchir? La réponse est imposée par la géographie de l'Allemagne. C'est la trouée entre la chaîne du Taunus et le prolongement septentrional de la Forêt-Noire qui est la porte d'entrée naturelle des Français au delà du Rhin. C'est par là que les plaines du Mein viennent aboutir à la vallée du Rhin. Le Mein, orienté de l'ouest à l'est, de Mayence à la forêt de Thuringe, trace ensuite pendant 250 kilomètres environ le grand chemin des armées françaises. Cette vallée du Mein ouvre le pays, sépare l'Allemagne du sud de l'Allemagne du nord, et tourne toutes les lignes d'eau intermédiaires entre le Rhin et l'Elbe. La chaîne des collines de la forêt de Thuringe ne constitue pas un obstacle de grande valeur. Sur le revers oriental de la chaîne, la vallée de la Saale ouvre les plaines qui descendent vers l'Elbe. Ces plaines ont vu les grands chocs d'Iéna, d'Auerstædt, de Lützen, de Leipzick. Napoléon, dans ses mémorables campagnes de 1806 et du printemps de 1813, avait sa base d'opérations au Rhin de Mayence à Strasbourg, sa ligne de communications dans la vallée du Mein, et c'est dans la région entre Dresde et Wittemberg qu'il aborda l'Elbe pour se jeter ensuite sur Berlin. L'indicible déroute de l'armée prussienne après Iéna et Auerstædt, en 1806, l'y mena sans coup férir. L'armistice imposé par l'attitude de

l'Autriche après la journée de Bautzen l'empêcha seul d'y entrer de nouveau en 1813. Le chemin de fer de Manheim-Darmstadt-Wurtzbourg-Hof, qui se bifurque ensuite sur Leipzick et Dresde, pour converger au delà de l'Elbe sur Berlin, jalonne aujourd'hui cette direction fondamentale de la ligne d'invasion des armées françaises contre l'Allemagne du nord. La vallée du Mein est donc notre premier objectif. C'est dire que le Rhin doit être abordé et franchi dans la partie de son cours comprise entre Mayence au nord, Spire ou Germersheim au sud. Cette section du cours du fleuve mesure près de 100 kilomètres. Strasbourg reste à 90 kilomètres environ au sud.

Cette donnée acquise, rien de plus simple que de déterminer la ligne d'offensive à partir de la nouvelle frontière. On peut la tracer sans tâtonnements. C'est la ligne directement tirée d'Épinal à Manheim par Lunéville, Sarreguemines et Kaiserslautern. On pourrait indiquer comme variante la direction de Toul-Nancy-Château-Salins-Forbach-Kaiserslautern-Manheim. Le point de départ précis sur la Moselle, à droite ou à gauche de la trouée, importe peu. La base nécessaire d'offensive s'étend en effet de Toul aux Vosges. Quant à la direction générale, elle est constante. D'abord, la Sarre, entre Forbach et Sarreguemines; les cols du Hardt, vers Kaiserslautern; enfin, le Rhin dans la section dont Manheim marque le point central. On observera que ni Metz ni Strasbourg ne barrent aucune de ces deux lignes. Il convient de remarquer en outre qu'elles ne se heurtent jusqu'au Rhin à aucune fortification allemande. Bien plus, il n'existe pas une seule forteresse qui puisse obliger l'envahisseur même à un léger détour, ni sur le Rhin entre Mayence et Germershein, ni dans les plaines du Mein, ni en Thuringe, ni sur l'Elbe, de Torgau jusqu'à Dresde, cette capitale comprise, ni de l'Elbe à Berlin. Le dédain de la fortification est si marqué en Allemagne, que

dans l'état actuel des choses, une armée française s'avançant victorieuse le long de la ligne fondamentale d'invasion, disposerait jusqu'à Berlin de voies ferrées ininterrompues qu'aucune place n'intercepte, dont aucun ouvrage fortifié n'interdit l'usage à l'envahisseur. Ce contraste avec la sollicitude du génie français, si préoccupé de maîtriser tous les chemins de fer qui franchissent la frontière, est assez caractéristique pour qu'on le signale. Nous n'apprécions pas, nous exposons. C'est donc en rase campagne, loin de tout obstacle fortifié, que se produiraient, si nous entrions en Allemagne, toutes les rencontres décisives.

L'examen d'une des diverses éventualités rationnelles qui peuvent être légitimement envisagées, achèvera de fixer les idées à ce sujet. Nous laisserons de côté toutes celles qui pourraient paraître entachées d'arbitraire, comme l'hypothèse d'une coalition contre l'Allemagne ou d'une avance considérable dans la concentration de nos armées. Nous nous arrêterons à la plus incontestablement vraisemblable et qui d'ailleurs se rattache étroitement aux considérations précédentes. Nous supposons que les armées allemandes aient échoué dans leur tentative d'offensive immédiate contre nos lignes fortifiées. Elles ont trouvé l'armée française en forces aux Côtes de Meuse et sur la Moselle; elles l'ont assaillie à fond; mais tous les efforts des troupes allemandes se sont brisés contre l'excellence des positions et la bravoure de leurs défenseurs. Comme il arrive dans toutes les actions de guerre avec l'armement moderne, quand on a donné un assaut infructueux à un ennemi retranché, les pertes de l'assaillant sont énormes, d'autant plus cruelles que ses attaques ont été plus intrépidement menées, et ces pertes sont hors de proportion avec celles de l'armée assaillie. C'est l'histoire des premières batailles russes devant Plewna; c'est celle de l'assaut de la garde royale prussienne contre Canrobert à

Saint-Privat, avant le mouvement tournant des Saxons. Les armées françaises victorieuses seraient donc en mesure de prendre l'offensive. Ces données admises, il est facile de se convaincre que la marche en avant des Français en Alsace-Lorraine serait, par la force des choses, l'exacte contre-partie de la marche qu'exécutèrent en 1870 les armées allemandes après les journées de Forbach et de Frœschwiller. Tandis que l'aile gauche de l'armée des Côtes de Meuse, descendue dans la Woëvre sur les talons des Allemands, menacerait de front le camp de Metz, comme Steinmetz le menaça au 14 août, l'aile droite, débordant par Pont-à-Mousson et Frouard, précipiterait sa marche au delà de la Moselle pour couper les chemins directs de Metz à Mayence. C'est ainsi que Frédéric-Charles hâtait le 14 et le 15 août la marche de ses corps d'armée vers les routes de Metz à Verdun. Pendant ce temps les armées françaises qui auraient combattu avec succès soit sur les collines de la Meurthe, soit sur la ligne de la Moselle ou celle du Madon, pousseraient nécessairement droit devant elles, du sud au nord, l'ennemi vaincu. La droite aux Vosges, la gauche vers Nancy, se liant avec l'aile tournante de l'armée des Côtes de Meuse, dans une situation analogue à celle du prince royal de Prusse après la traversée des Vosges, les masses françaises déboucheraient par toutes les routes qui mènent de la Meurthe à la Seille et à la Sarre. Il y a 90 kilomètres de Metz au pied des Vosges. La Seille est dans l'intervalle le seul obstacle naturel offrant à une armée en retraite des positions de halte susceptibles de défense avantageuse. Les Allemands vraisemblablement s'y rallieraient pour y livrer la bataille dont l'issue déciderait du sort de la campagne sur la rive gauche du Rhin. Quant aux Français, la simple marche en avant conduirait leur gauche et leur centre sur la Seille, tandis que la droite déborderait la ligne allemande à mesure qu'elle s'avancerait vers la vallée de la

Sarre par Avricourt et Sarrebourg. C'est sur cette ligne de Château-Salins-Marsal-Dieuze-Sarrebourg, c'est-à-dire loin de Metz et de Strasbourg, que se jouerait la partie capitale, bien entendu dans l'hypothèse où les défaites subies au pied de la barrière fortifiée n'auraient pas déjà désorganisé les armées allemandes au point de les forcer à chercher un refuge immédiat au delà du Rhin.

Admettons que ce choc tournât encore à l'avantage des armées françaises. La détermination logique des mouvements subséquents ne laisserait place à aucune hésitation. Évidemment la droite allemande se hâterait s'il en était temps, en filant sur Coblentz et Mayence par Trèves et Sarrelouis, de se dérober au péril d'être confinée dans le traquenard de Metz. Le centre, rompu sur la Seille, s'écoulerait vers le Rhin par Forbach et Kaiserslautern. Quant à la gauche, il serait possible qu'elle suivît une direction de retraite analogue, mais il ne serait pas invraisemblable non plus de supposer qu'elle opérât une retraite latérale à travers les cols des Vosges dans le but de gagner le camp retranché de Strasbourg. Quoi qu'il en soit, la marche ultérieure des armées françaises, sous peine de trahir les règles les plus élémentaires et les plus impérieuses de la stratégie, serait de pousser en avant à outrance, droit au débouché des plaines du Mein dans la vallée du Rhin, de façon à ne pas laisser échapper la chance de franchir le fleuve avant que les vaincus eussent eu le temps de se reformer à l'abri de ce puissant obstacle.

C'est vers Spire, Manheim, Worms et Mayence, que les masses françaises rouleraient leurs flots débordants par tous les chemins qui vont de la Sarre au Rhin à travers les basses Vosges et le Hardt. La droite échancrerait le nord de l'Alsace par Niederbronn et Wissembourg — la marche en sens inverse du prince royal de Prusse — et laisserait Strasbourg

à dix lieues au sud-est. Cependant Strasbourg, avec son camp retranché à cheval sur le Rhin, resterait en communications avec l'Allemagne. Metz, au contraire, isolé par le seul effet du reflux des armées germaniques vers le Rhin, éloigné des grandes lignes d'opérations de l'armée française, serait déchu de toute action stratégique. Des troupes de réserve évaluées à proportion de l'importance de sa garnison, suffiraient pour en former le blocus. Il est peu probable d'ailleurs que Strasbourg, malgré sa position sur le fleuve, jouât un rôle important dans le cours des événements militaires. Le camp de Strasbourg couvre les défilés de la Forêt-Noire, c'est à dire les routes du Danube; il couvre Vienne, mais il n'intercepte aucun des chemins de Berlin. Dans l'hypothèse envisagée, c'est à quelques lieues au nord ou au sud de Worms et de Manheim, que les Français aborderaient le Rhin. Le passage devrait être forcé sur quelque point du front de 80 kilomètres compris entre Mayence et Spire. Or, Strasbourg est à 90 kilomètres au sud de Spire.

On peut bien admettre, dans l'éventualité d'un ralliement des forces allemandes derrière le Rhin, que le camp retranché de Strasbourg fût appelé à donner passage à une armée destinée à prononcer un retour offensif sur la rive gauche contre les lignes de communications de l'aile droite française. Deux considérations rendent néanmoins peu vraisemblable l'éventualité d'une manœuvre de ce genre : La première, c'est que les défilés des Vosges, occupés en forces par des corps français d'observation, seraient pour nos lignes de communications un rempart protecteur trop efficace; la seconde, c'est que l'armée allemande de Strasbourg risquerait trop d'être coupée de Berlin par la marche victorieuse des Français dans les plaines du Mein. Ce n'est pas par le sud, mais bien par le nord, en débouchant de Coblentz et de Mayence contre notre gauche, que les Alle-

mands pourraient tenter, sans risques pour eux, avec péril pour nous, le retour offensif sur la rive gauche du Rhin. Aussi croyons-nous pouvoir conclure que le rôle militaire de Strasbourg serait purement épisodique. La seule grande place allemande, abstraction faite de ce qui a été dit de Metz, dont l'investissement et le siège s'imposeraient à l'armée française après le passage du Rhin, c'est Mayence. Quand M. de Bismarck a dit de Strasbourg que c'était la « clef de la maison », le grand chancelier a commis une flagrante hérésie. Cette clef de la maison allemande, clef du Rhin et du Mein, elle est à Mayence!

Il serait superflu de pousser plus loin le développement de cette hypothèse d'offensive française contre l'Allemagne. L'esquisse que nous venons d'en tracer complète dans la mesure nécessaire l'étude stratégique de la frontière reconstituée. Une dernière observation cependant est indispensable. Nous n'avons pas fait ressortir l'inappréciable valeur de la barrière fortifiée considérée comme place d'armes de ralliement après une offensive malheureuse. Le Rhin, certes, est pour les Allemands un admirable rempart à l'abri duquel leurs armées peuvent faire halte et front après une défaite essuyée en Lorraine sur la Seille ou sur la Sarre; mais il ne nous est pas démontré que ce rempart ait la solidité de notre barrière fortifiée. Le temps de la période offensive, si courte qu'on la suppose, suffirait en effet à l'état-major français — nous l'imaginons prévoyant — pour concentrer trois cent mille hommes de quatrièmes bataillons et d'armée territoriale de Verdun à Toul et du plateau de Haye à la haute Moselle. L'armée active rentrant dans ses lignes et recueillie par cette puissante armée de réserve, y serait encore plus inexpugnable qu'au début des hostilités.

Nous pouvons arrêter ici cette étude de la frontière démembrée. La tâche que nous nous étions assignée est remplie. Le

lecteur qui a bien voulu nous suivre jusqu'au bout, est en mesure maintenant de tirer lui-même les conclusions. La République a dressé sur l'emplacement des brèches colossales, du vide effrayant légués par l'Empire au lendemain du démembrement de la patrie, un boulevard de défense qu'il dépend de nous de rendre infranchissable. Que nos jeunes légions soient transportées en temps utile sur les remparts qu'on leur a préparés, et toute l'arrogance, toute la science militaire, tout le prestige allemand viendront expirer au pied des Côtes de Meuse! Concentrer l'armée française à temps, désormais tout le problème est là. Nous avons démontré que c'est possible. Donc, ce doit être fait. La responsabilité des hommes d'État que la confiance de la nation a élevés au pouvoir y est engagée. Responsabilité capitale et devoir suprême envers la France, envers tous les Français — ceux qui ont conservé leur patrie et ceux aussi qui attendent, sous le joug, l'heure de la « justice immanente de l'histoire ».

DEUXIÈME PARTIE

LES FRONTIÈRES NEUTRES

CHAPITRE XI

La frontière de Belgique et du Luxembourg. — Aperçu du terrain. — Question de la neutralité. — Ligne directe d'invasion de Berlin sur Paris. — La neutralité belge couvre la France, gêne l'Allemagne. — Esquisse de la nouvelle organisation de la frontière du nord. — Position de Dunkerque. — Transformation de la place de Lille. — Position centrale entre la Scarpe et l'Escaut. — Douai, Condé, Valenciennes, Bouchain et Cambrai. — Position entre l'Escaut et la Sambre. — Place et forts de Maubeuge. — La ligne de la Somme. — Trouée de l'Oise. — Fort d'arrêt d'Hirson. — Le massif ardennais. — Givet et Mézières. — Sedan. — Hypothèse de la violation de la neutralité belge par les armées allemandes.

La France confine sur 300 kilomètres environ aux territoires neutres de la Belgique et du Luxembourg. Cette frontière est purement artificielle. Elle ne suit aucune ligne naturelle de démarcation, et les populations qu'elle sépare sont de même langue et de mêmes mœurs. La frontière part de la mer du Nord, à quelques kilomètres au nord de Dunkerque; décrit des sinuosités marquées, et rejoint près de Longwy la frontière de la Lorraine démembrée. Militairement, on peut la diviser en trois régions distinctes, correspondant d'ailleurs à des différences topographiques notables. La première section, qui se développe sur près de 150 kilomètres

depuis la mer du Nord jusqu'aux collines qui bordent la rive gauche de la Sambre, est caractérisée par une plaine immense se déroulant au nord des collines de l'Artois et qui va se confondre à travers la Flandre et le Hainaut français avec la plaine indéfinie des Pays-Bas. C'est une région très peuplée, très fertile, très industrieuse, l'une des ruches humaines les plus actives de l'Europe. Le pays, abondamment arrosé par des rivières au cours paisible, possède un magnifique réseau de canaux de navigation, de bonnes routes et de chemins de fer. Les principaux cours d'eau appartiennent au bassin de l'Escaut. Ce fleuve naît en France, un peu au nord de Saint-Quentin; il passe à Cambrai, à Valenciennes, puis entre en Belgique près de Tournay. Son cours se prolonge au nord jusqu'à la grande ville de Gand, où il reçoit la Lys. Il grossit ensuite démesurément, passe à Anvers, l'un des premiers ports de l'Europe et la grande forteresse de la Belgique, puis s'ouvre vers la mer plusieurs bouches qui constituent autant d'estuaires et se rattachent aux bouches de la Meuse, qui se confondent elles-mêmes avec celles du Rhin. Les bouches de l'Escaut appartiennent à la Hollande.

La section de la frontière, entre les collines de la Sambre et le point où la Meuse entre en Belgique, forme une région moins plate. De la Sambre aux sources de l'Oise, le terrain est assez fortement ondulé, et le pays compris entre les sources de l'Oise et le cours français de la Meuse inférieure appartient au système du massif ardennais. La frontière forme dans cet intervalle un grand rentrant qui laisse en Belgique le chevet de la vallée de l'Oise.

La Meuse, dont le cours supérieur a été décrit plus haut, atteint vers Sedan le plateau montueux des Ardennes. Elle s'est creusé un passage à travers ce massif. Sa vallée, à partir de Mézières, n'est plus qu'une gorge profonde jusqu'à

sa sortie de France, à Givet. Plus loin, elle ne s'élargit un instant que pour creuser de nouveau son lit encaissé entre deux falaises à pic depuis Dinan jusqu'à Namur, où elle reçoit la Sambre. Elle passe ensuite à Liége, grande ville de langue française; elle entre, près de Maëstricht, sur le territoire hollandais, traverse un pays de landes sablonneuses, puis, roulant une masse d'eau colossale, elle se divise en bras divergents qui se confondent dans un inextricable lacis avec ceux des bouches de l'Escaut et du Rhin.

La frontière, de Givet aux limites de la Lorraine annexée, suit à peu près parallèlement le cours de la Meuse d'abord, puis celui du Chiers. Nous confinons à la Belgique jusqu'à la hauteur de Longwy. Notre frontière commune avec le grand duché de Luxembourg n'a que quelques kilomètres de développement. Le pays limitrophe est montueux et boisé. Le principal affluent belge de la Meuse, l'Ourthe, descend des Ardennes luxembourgeoises, et va se jeter dans la Meuse à Liége. Au delà de la rive droite de l'Ourthe, s'étendent les Hautes-Fagnes, massif où alternent les tourbières et les espaces nus, infertile par conséquent et peu praticable, qui se rattache au système orographique de la Prusse rhénane.

La frontière des Flandres et du Hainaut a joué un grand rôle militaire dans toutes les guerres soutenues par la France dans les Pays-Bas, surtout lorsque la Hollande et l'Angleterre comptaient au nombre de nos adversaires. La vallée de la Sambre et l'espace compris entre Maubeuge et Givet donnent accès aux routes les plus directes de l'Allemagne du nord sur Paris. Cette section de la frontière avait une importance capitale au dix-huitième siècle, époque où la Belgique appartenait à la maison d'Autriche. Quant à la section comprise entre Givet, Mézières et Longwy, elle n'a jamais eu de rôle stratégique important, les massifs des Ardennes, des Hautes-Fagnes et de l'Eifel qui couvrent le pays au nord

jusque vers le Rhin, étant peu favorables aux mouvements des armées.

L'indépendance du royaume de Belgique, que les armes françaises ont contribué à assurer, et sa neutralité garantie par des traités européens, constituent pour notre frontière du nord une protection dont on ne saurait exagérer le prix. On sait que la neutralité belge fut étendue en 1868 au territoire du grand duché de Luxembourg. Une des clauses du traité stipula le démantellement de la capitale du grand duché — Luxembourg — place forte de premier ordre, occupée jusqu'alors par des garnisons allemandes. La neutralité belge couvre contre l'Allemagne la partie la plus considérable et la plus vulnérable de nos frontières du nord. Elle rétrécit singulièrement le front que nous avons à défendre, et permet la concentration de toutes les forces vives de la France sur la nouvelle frontière militaire. L'avantage est dans une certaine mesure réciproque, car la neutralité belge nous barre celle des routes du Rhin qui conduisit au cœur de l'Allemagne les légions républicaines de Jourdan, de Kléber et de Marceau.

Si le respect de la neutralité belge — les mêmes considérations s'appliquent au Luxembourg — pouvait être considéré comme un fait acquis en tout état de cause, il n'y aurait assurément pas lieu de se préoccuper de la défense éventuelle de la frontière du nord. La nature de nos relations avec le royaume belge, basées sur une conformité parfaite d'intérêts matériels et moraux, sans parler des sympathies réciproques du peuple belge et du peuple français, excluent toute éventualité de conflit. Des raisons analogues déterminent nos rapports avec la Hollande. Il n'est pas exagéré de dire que l'indépendance, l'intégrité territoriale, la prospérité et la liberté des États belge et hollandais sont liées par une intime solidarité aux intérêts vitaux de la nationalité française.

Mais il serait peu sage d'oublier que la neutralité belge ne repose que sur des conventions diplomatiques dont la sanction est subordonnée aux convenances, aux intérêts et aux moyens d'action des puissances garantes. Des événements peuvent surgir qui fassent de cette neutralité une fiction décevante. C'est aujourd'hui une opinion courante dans les cercles militaires allemands, qu'elle ne serait pas respectée dans l'éventualité d'un nouveau conflit entre la France et l'Allemagne. Nous n'avons pas à rechercher toutes les arrière-pensées qu'implique cette opinion, mais il nous est permis d'y voir l'indice du sentiment très vif et très justifié d'ailleurs qu'on se fait au delà du Rhin de la valeur de la neutralité belge au point de vue défensif français.

Il suffit effectivement d'un regard jeté sur la carte pour se convaincre que la voie d'invasion la plus rapide et la plus sûre de l'Allemagne du nord sur Paris traverse la Belgique, entre en France par la trouée de l'Oise, et court le long de cette rivière droit aux remparts de notre capitale. Il n'y a pas plus de huit marches de la frontière belge aux forts avancés de Paris. C'est une ligne d'invasion fortement tracée par la nature. Il suffit d'une marche de trente kilomètres à partir de la frontière prussienne pour atteindre la grande cité belge de Liége, qui est la clé de la vallée de la Meuse. Les chaussées et les chemins de fer qui relient Cologne et Dusseldorf à Aix-la-Chapelle convergent ensuite vers Liége. De Liége, la vallée de la Meuse, prolongée directement par celle de la Sambre, ouvre largement la route de France, et l'on passe alors sans interruption sensible des plaines du bassin de la Meuse dans les plaines du bassin de la Seine. Cinq marches suffisent pour franchir l'espace qui sépare Liége de la frontière française. Le chemin de fer de Berlin-Dusseldorf-Aix-la-Chapelle-Liége-Namur-Charleroi-Maubeuge-La Fère-Paris jalonne aujourd'hui cette maîtresse

voie des invasions germaniques. Les places de Maubeuge et de La Fère sont les seuls obstacles fortifiés que rencontrerait la marche d'une armée envahissante, et encore Maubeuge pourrait être contournée par la ligne Charleroy-Marienbourg-Chimay-Anor venant rejoindre la grande voie entre Maubeuge et Landrecies. Et non seulement elle est la plus courte et la plus facile des routes d'offensive du Rhin à la Seine, mais elle a stratégiquement l'avantage décisif de déborder et de prendre à revers les plus importantes des places de la frontière du nord. L'armée allemande qui déboucherait de Namur dans l'angle entre la Sambre et la Meuse, pénétrant en France par Chimay et le bassin supérieur de l'Oise, tournerait à la fois et la vieille barrière des places de Vauban en Flandre et en Hainaut, et les défenses récemment organisées de Verdun à la trouée de Belfort. On comprend dès lors l'importance capitale de la création de la ligne fortifiée en cours d'exécution entre l'Oise et la Marne sur les plateaux qui bordent la plaine de la Champagne et qui constituent la frontière militaire. L'ensemble de cette ligne affecte à peu près, par rapport aux massifs fortifiés du nord et de l'est, la forme d'un quinconce se combinant avec ces massifs pour arrêter la marche de l'ennemi. En effet, les masses ennemies débordant dans le bassin de la Seine dès leur première marche sur le sol français n'auraient qu'à pousser droit devant elles pour prendre à dos nos armées postées sur la Meuse, sur l'Argonne, sans avoir d'ailleurs à s'inquiéter pour leurs communications des retours offensifs des forces françaises échelonnées de la Moselle aux Vosges. La trouée de l'Oise est évidemment le défaut de la cuirasse de la France, et l'on ne saurait contester le puissant intérêt pour l'Allemagne d'y porter un coup rapide et droit. Cet intérêt est d'autant plus décisif que nulle autre partie de l'échiquier n'offre aux Allemands, avec la perspective d'avantages déci-

sifs en cas de succès, plus de garanties de retraite sûre et de ralliement aisé en cas de revers. Le Rhin, de Bonn à Cologne et à Dusseldorf, constitue la plus formidable base d'opérations. Avant même de reculer jusqu'au Rhin, les armées allemandes battues en Belgique trouveraient successivement sur la Roër et sur l'Erft d'excellentes lignes de défense qu'il nous faudrait aborder de front, les massifs des Ardennes, des Hautes-Fagnes et de l'Eifel s'opposant à toute action combinée des armées françaises de la Meuse et des Vosges. Quant au Rhin lui-même, la profondeur de ses eaux et la largeur de son lit aux abords de Cologne et de Dusseldorf en font un obstacle militaire de premier ordre, presque infranchissable pour peu qu'il soit défendu par une armée encore nombreuse et bien commandée.

Ces considérations expliquent aussi pourquoi, s'il est exact de dire que la Meuse et la Sambre ouvrent le chemin d'attaque par excellence des armées de l'Allemagne du nord contre la France, la réciproque serait radicalement fausse. Les routes de Sambre et Meuse mènent l'ennemi droit à Paris, débordant et tournant jusqu'à la falaise de Champagne toutes nos lignes de défense; mais ces mêmes routes suivies par les armées françaises les mèneraient se buter contre la section la plus forte et la plus redoutable de la ligne du Rhin. De là l'indéniable intérêt stratégique qui doit porter les Allemands à violer la neutralité belge et les Français à la respecter.

Cet intérêt s'est encore accru depuis la transformation de notre frontière démembrée, au point que de très bons juges considèrent l'attaque par la Belgique comme désormais inséparable de tout plan rationnel d'offensive allemande. La barrière des Côtes de Meuse et de la Moselle est trop forte, disent-ils, pour être abordée de front; les Allemands s'y briseraient, ils le savent; et c'est pour tourner ce boulevard

infranchissable, qu'ils reprendront, sans souci de la neutralité belge, le chemin classique des invasions du nord dans le bassin de la Seine.

Si les considérations militaires étaient seules en jeu, l'argument serait sans réplique, et l'on devrait considérer dès à présent la neutralité de la Belgique comme une fiction. Mais les conséquences politiques d'ordre international que pourrait entraîner la violation brutale du contrat européen qui couvre la Belgique ne permettraient sans doute pas à l'empire Allemand de tout subordonner à la seule raison stratégique. Les dispositions des puissances garantes entreraient dans le jeu des événements comme un facteur suprême de détermination. Il est clair, par exemple, que les avantages stratégiques du débouché des armées allemandes par la Meuse et la Sambre s'évanouiraient si l'outrage fait au droit public européen devait être considéré comme un *casus belli* soit par l'Angleterre soit par l'une quelconque des grandes puissances militaires du continent. Ces avantages seraient même singulièrement compromis par la simple résolution du peuple et du gouvernement belges de défendre loyalement la neutralité du royaume.

Les Belges, certes, ne sont pas de force à s'opposer avec succès à l'entrée de deux ou trois cent mille Allemands sur leur territoire; mais l'on aurait tort de considérer leur résistance éventuelle comme un élément militaire à dédaigner. On ne contestera pas, en premier lieu, que l'utilisation par les Allemands du réseau des chemins de fer belges pour la concentration des armées ne soit subordonnée non seulement à la tolérance, mais à la complicité active du gouvernement belge. Quiconque est au courant des questions d'exploitation des chemins de fer sait à merveille qu'aucun train militaire allemand ne saurait emprunter les voies belges sans le concours du personnel des compagnies et des autorités du

royaume. Il serait parfaitement oiseux d'insister à cet égard tant la condition est évidemment indispensable. Dans l'éventualité que nous envisageons, les Allemands seraient donc forcés d'opérer leur concentration dans la province rhénane autour d'Aix-la-Chapelle. Il leur faudrait ensuite deux jours au moins pour atteindre Liége. Nous admettrons que les troupes belges, trop faibles pour livrer bataille, se borneraient à affirmer, en tirant sur les avant-gardes prussiennes, leur volonté de défendre la neutralité de l'État, et se replieraient ensuite dans la direction d'Anvers, sous la protection des lignes fortifiées en cours d'exécution en avant de cette grande place.

En supposant que ces premiers incidents ne fissent pas perdre une seule journée aux Allemands, leurs têtes de colonne n'atteindraient cependant la frontière française entre Maubeuge et Givet, qu'après le septième jour de leur entrée sur le sol belge. Ces sept jours auraient sans doute permis aux Français d'opérer le changement de front nécessité par l'invasion de la Belgique. Mais quoi qu'il advînt à cet égard, les forces allemandes défilant de Liége vers Namur, Charleroi, etc., ne pourraient pas se dispenser de compter avec l'armée belge. Cette armée, mobilisée sur pied de guerre, peut constituer deux corps d'armée complets et une brigade de réserve, c'est-à-dire une force de plus de soixante-dix mille combattants munis d'au moins 200 pièces de canon. Sous l'impulsion d'un gouvernement résolu à traiter en ennemis les violateurs de la neutralité belge, cette armée gênerait singulièrement le flanc et les lignes de communications des envahisseurs. Le général en chef allemand ne pourrait guère se dispenser de détacher deux corps d'armée vers Bruxelles et Louvain pour faire face aux Belges et les obliger de se confiner dans le camp retranché d'Anvers. Ce serait un affaiblissement de l'armée d'invasion assez grave

pour assurer à l'armée française une dangereuse prépondérance numérique. Il serait imprudent toutefois, dans l'état présent des choses, de compter sur une sérieuse intervention de l'armée belge dans l'éventualité qui nous occupe. La tendance de l'opinion en Belgique n'est pas favorable à une défense active de la neutralité. Les conseils le plus en faveur sont ceux d'une fausse prudence consistant à réunir le cas échéant, dans le refuge d'Anvers, le gouvernement et l'armée tout entière et d'y attendre paisiblement le cours des événements, avec l'arrière-pensée de se tourner du côté du plus fort.

En définitive, le respect de la neutralité belge par l'Allemagne dans un futur conflit dépendrait surtout des dispositions de l'Europe au moment de la rupture. Aussi la prudence élémentaire exigeait-elle que le gouvernement de la République envisageât l'éventualité de circonstances telles que l'Allemagne pût impunément développer son aile droite à travers les territoires belge et luxembourgeois. C'est pour parer autant que possible à ce danger, qu'on a entrepris la réorganisation défensive de la frontière du nord.

La partie la plus forte de cette frontière — celle que couvre l'ancienne barrière de Vauban — ne barre malheureusement aucune des lignes normales d'invasion. La grande voie de Gand-Lille-Arras-Amiens-Paris ne peut être suivie que par un envahisseur ayant sa base d'opérations aux Pays-Bas. Ce fut le cas au dix-septième et au dix-huitième siècle quand la Hollande et l'Angleterre participèrent aux coalitions contre la France. Elle ne jouerait aucun rôle notable dans un conflit franco-allemand, à part l'invraisemblable hypothèse d'un concours actif donné par la Belgique à nos ennemis. Encore les opérations sur cette ligne n'auraient-elles que le caractère d'une diversion, l'attaque principale devant évidemment choisir pour débouché la

trouée de cinquante kilomètres ouverte entre la Sambre et la Meuse.

L'ancienne barrière des Flandres et du Hainaut a néanmoins été puissamment et utilement réorganisée. Tout le pays compris entre la mer du Nord, le Pas-de-Calais et la Sambre constitue désormais une vaste région fortifiée que l'ennemi en marche sur Paris par les plaines de l'Oise ne pourrait négliger sans périls pour son flanc droit, pour peu qu'elle renfermât de forces actives capables d'opérer contre les lignes de communications de l'envahisseur.

La route du littoral qui fut abordée en 1793 par les Anglo-Hollandais, se heurtait immédiatement à la place de Dunkerque. On sait que l'ennemi échoua dans son entreprise et fut obligé de lever le siège après la bataille d'Hondschoote. La ville de Dunkerque, l'un des plus florissants de nos ports de commerce, est entourée de plaines basses, desséchées à une époque récente, aisément inondables et sillonnées de canaux. La place de Dunkerque, réorganisée, est devenue le pivot d'une grande position fortifiée, ayant sa base à la mer et surveillant toutes les routes qui entrent sur notre territoire dans l'espace compris entre le littoral et le cours de la Lys. La position de Dunkerque forme une sorte de quadrilatère compris entre Dunkerque, Bergues, Bourbourg et Gravelines. Il n'y a que deux lieues entre Dunkerque et Bergues. Un canal relie les deux villes. Le chemin de fer de Lille court parallèlement au canal. Des inondations pouvant être facilement tendues entre Dunkerque et Bergues, ce front de la position, qui fait sensiblement face à l'est, peut être considéré comme inabordable. Le canal de la Haute-Colme, qui fait communiquer Bergues avec la rivière d'Aa canalisée, couvre le front sud, conjointement avec le canal de Dunkerque à Bourbourg; la troisième face est défendue par le canal de Saint-Omer à Gravelines. Le dernier front,

compris entre Gravelines et Dunkerque, est baigné par la mer. Il y a dix-sept kilomètres environ de Dunkerque à Gravelines.

L'enceinte bastionnée de Dunkerque, récemment refaite et agrandie, constitue le réduit de la position. La place est couverte à l'est par le fort des Dunes, situé entre le canal de Furnes et le chemin de fer d'Ostende, à six kilomètres des remparts. Cet ouvrage rendra Dunkerque inabordable pour une armée qui s'engagerait dans l'étroit espace par où s'avancèrent les Anglais en 1793, compris entre le rivage de la mer, le canal et la plaine basse des Moères. La ville de Bergues, qui constitue comme une tête de pont pour déboucher de Dunkerque et de la région inondable dans les plaines qui s'étendent vers Lille et Hazebrouck, doit être puissamment protégée. Elle possède une enceinte bastionnée et elle doit être couverte du côté de l'est et du sud d'un demi-cercle d'ouvrages détachés : la Batterie de la Maison Blanche à deux kilomètres de distance sur la route d'Ypres, les forts de Quaëdypre et de Soex à près de quatre kilomètres de la place des deux côtés de la route de Lille par Cassel. Le front sud-ouest sera couvert par des inondations qui rendront inaccessible à l'ennemi le pays compris entre Bergues, Bourbourg et Gravelines. Un ouvrage permanent, la redoute de Brouckerque, protègera les inondations entre lá Haute-Colme et Bourbourg. La place de Gravelines conservée défendra le front ouest et tiendra les écluses de l'Aa.

Le groupe de places ainsi relié et organisé constituera sans contredit une position extrêmement forte. Il n'y a pas lieu d'en exagérer l'importance stratégique, car le quadrilatère de Dunkerque, Gravelines, Bourbourg et Bergues, est trop éloigné des grandes lignes directes d'invasion pour jouer jamais un rôle décisif. Toutefois, la position est précieuse, et elle pourrait acquérir, dans des circonstances données, une

très haute valeur. Tant que nous resterons maîtres de la mer, une armée française réunie au camp de Dunkerque sera parfaitement inexpugnable. C'est dire qu'elle y trouverait, le cas échéant, une base d'opérations et un refuge éventuel extrêmement avantageux. Son utilité apparaîtrait surtout dans le cas où nous croirions devoir diriger par la région du nord, contre un ennemi déjà parvenu dans le bassin de la Seine, des opérations analogues à celles du général Faidherbe en 1870-1871.

La ligne de l'Aa, qui court parallèlement à la frontière belge, à peu près à la limite de nos départements du Nord et du Pas-de-Calais, est encore défendue au sud de la position de Dunkerque par les vieilles places d'Aire et de Saint-Omer, qui ne doivent pas, croyons-nous, être conservées. Le peu d'importance des opérations qu'une armée ennemie venant de Belgique pourrait tenter en se glissant par les routes qui débouchent entre le front de Bergues et la grande place de Lille, justifierait la suppression des postes fortifiés d'Aire et de Saint-Omer.

Lille commande le secteur de la frontière compris entre le cours de la Lys et celui de la Scarpe, affluent de gauche de l'Escaut. Cette grande ville, qui est la capitale régionale de tout notre extrême nord, était restée longtemps, comme Strasbourg en 1870, sans autre protection que son enceinte classique, sa vieille citadelle et sa réputation. Lille aurait pu subir de même un bombardement écrasant et succomber dans un délai relativement court. Elle est maintenant couverte de façon à défier non seulement une attaque brusquée, mais un siège en règle entrepris par toute une armée. Le simple investissement de Lille exigerait désormais des forces extrêmement considérables. La population de Lille qui dépasse cent soixante mille habitants, son industrie, sa richesse, la fertilité de son territoire, les routes et

les canaux qui s'y croisent, les voies ferrées qui rayonnent de ses gares vers Bruxelles, Ostende, Gand, Anvers, Dunkerque, Amiens, Paris, Mézières, les ressources immenses qui y sont accumulées, assurent à la capitale de la Flandre française un rôle prépondérant dans une campagne engagée sur l'échiquier du nord de la France. Son enceinte bastionnée a été considérablement agrandie; mais la plus efficace protection de la ville consiste dans la belle ceinture de forts extérieurs dont elle vient d'être entourée.

Le terrain autour de Lille est plat. Quelques ondulations rompent seules l'horizontalité de la plaine. Les nouveaux forts sont tous assis aux points saillants de ces ondulations. On remarque au nord les forts du Vert-Galant et de Bondues. Ce dernier bat le terrain aux abords de Tourcoing et de Roubaix. A l'ouest, sur le prolongement de la même ride de terrain qui porte le fort du Vert-Galant, s'élèvent les forts de Prémesques et d'Englos. La distance qui les sépare des remparts de Lille est de cinq à six kilomètres. Au sud, on a construit deux forts principaux, ceux de Seclin et de Sainghin, sur un renflement sensible de terrain. Ils sont à six et sept kilomètres du corps de place. Trois batteries permanentes dressées sur un mouvement de terrain qui se dessine entre le fort de Seclin et Lille, constitueront une ligne de soutien un peu en arrière. A l'est, des difficultés particulières ont obligé de tenir la ligne des ouvrages extérieurs plus près de l'enceinte. Le fort de Mons-en-Barœul entre Lille et Roubaix n'est qu'à 3,000 mètres du rempart. La Batterie du Camp français entre ce dernier fort et celui de Sainghin en est à peine moins rapprochée. Il est très fâcheux qu'on n'ait pu s'établir sur le renflement qui s'élève entre Roubaix et le cours de la Marque, parce que des batteries de bombardement dressées sur ces hauteurs (7 à 8 kilomètres) atteindraient la ville par dessus le fort de Mons-en-Barœul. Le périmètre de

la ceinture extérieure des forts de Lille atteint près de cinquante kilomètres.

Lille et ses ouvrages avancés interceptent en grande partie le passage à travers du secteur compris entre la Dyle et la Scarpe. Le fort de Prémesques tient sous son canon la ville d'Armentières sur la Dyle; les forts du sud-est battent le terrain jusqu'aux abords d'Orchies, qui n'est qu'à sept kilomètres de Marchiennes sur la Scarpe.

La section de la frontière comprise entre la Scarpe, l'Escaut et la Sambre est incontestablement la plus importante au point de vue stratégique. L'angle compris entre la Scarpe et l'Escaut, en particulier, constitue une région fortifiée fort remarquable.

La Scarpe prend sa source dans les collines de l'Artois, passe à Arras, à Douai, à Marchiennes et Saint-Amand, pour aller se jeter dans l'Escaut à Mortagne, sur l'extrême frontière. Il y a environ 25 kilomètres d'Arras à Douai, et 28 de Douai au confluent. Dans cette dernière partie de son cours, la Scarpe traverse des marécages et ne peut guère être franchie qu'aux ponts de Marchiennes et de Saint Amand. L'Escaut, après avoir traversé Cambrai, passe à Bouchain, à Valenciennes et à Condé, où il tourne, au nord-ouest, jusqu'à son confluent avec la Scarpe. Il y a douze kilomètres de Cambrai à Bouchain, quinze de Bouchain à Valenciennes, dix de Valenciennes à Condé et onze de Condé au confluent de Mortagne. L'espace compris entre les deux cours d'eau atteint une quinzaine de kilomètres de largeur entre Marchiennes et Bouchain. La grande forêt de Raismes recouvre tout le pays compris de la Scarpe à l'Escaut, près du confluent, entre Saint-Amand, Valenciennes et Condé.

Arras et Douai sur la Scarpe sont de vieilles villes fortifiées. Nous avons de même sur l'Escaut Cambrai, Bouchain, Valenciennes et Condé. L'ensemble constitue un système

difficile à entamer et qui fournirait à une armée d'opérations un excellent point d'appui. L'espace compris entre les bords de la Scarpe et le rayon d'action des forts de Lille est si étroit, qu'on ne doit pas se préoccuper beaucoup de l'éventualité d'une attaque à revers par la rive nord de la Scarpe. Dans cette éventualité, d'ailleurs, la rivière fournit une excellente ligne de défense, et l'ennemi, combattant avec le grand camp retranché de Lille à dos, s'exposerait en cas d'échec aux plus désastreuses conséquences. La direction normale d'une attaque contre cette section de la frontière du nord conduirait l'ennemi contre la ligne de l'Escaut vers Condé, Valenciennes et Bouchain. La défense en est dès à présent assurée dans des conditions avantageuses. L'Escaut n'est nulle part guéable, et il existe des écluses et des barrages permettant de tendre des inondations dans la vallée. L'armée française qui défendrait la ligne de l'Escaut contre un ennemi venant de Namur, Charleroi et Mons — c'est la ligne naturelle d'opérations d'une aile allemande couvrant l'armée en marche sur la trouée de l'Oise — aurait sa gauche à Condé, place forte au confluent de la Hayne et de l'Escaut; le centre serait couvert par l'importante place de Valenciennes et la droite par le Quesnoy et Bouchain. Ces places fourniraient d'ailleurs à notre armée autant de têtes de pont pour déboucher en avant et prendre l'offensive. Valenciennes, qui est le pivot de la position, est munie d'une bonne enceinte bastionnée. La citadelle bat l'espace découvert au nord entre l'Escaut et la forêt de Raismes. Le débouché de Valenciennes vers la Sambre sera assuré par un demi-cercle de batteries et de forts appuyés sur l'Escaut. Le principal ouvrage doit être le fort de Curgies, construit à près de 8,000 mètres à l'est de la ville. L'espace compris entre ce fort et l'inondation en aval de Valenciennes, sera gardé par des ouvrages secondaires.

Bouchain doit conserver ses fortifications actuelles. Quant

à la ville de Cambrai, qui surveillerait la droite extrême de la position sur l'Escaut, elle possède, indépendamment d'une vieille enceinte de médiocre valeur, une citadelle bien placée qui doit être organisée en fort d'arrêt.

De l'Escaut à la Sambre l'espace n'est pas de plus de trente kilomètres, et l'on a songé à fermer cette trouée. La petite place du Quesnoy est à peu près à mi-chemin de Valenciennes à la Sambre. Le rayon d'action du fort de Curgies s'étendant jusqu'aux abords du Quesnoy, l'intervalle entre les deux places peut être occupé d'autant plus solidement que le ruisseau marécageux de la Rhonelle fournit des positions avantageuses. Entre le Quesnoy et le cours de la Sambre, de Landrecies à Maubeuge, s'étend la forêt de Mormal, impraticable en dehors des chaussées, qu'il est facile d'intercepter. On compte donner au Quesnoy les propriétés d'un bon fort d'arrêt. La petite place de Landrecies, qui commande la voie ferrée, permettait à l'ennemi qui s'en serait rendu maître de tourner par Anor la place de Maubeuge; elle sera de même améliorée et pourvue d'abris. Quant à Maubeuge, à cheval sur la Sambre, à l'extrême frontière, des travaux considérables l'ont transformée en noyau central d'un grand camp retranché. La place proprement dite est mauvaise et fortement dominée de toutes parts; mais un cercle puissant de forts détachés la met désormais à l'abri d'un bombardement. Les hauteurs de la rive droite de la Sambre sont couronnées, à des distances variant de quatre à six kilomètres des remparts, par le fort de Cerfontaine et celui d'Hautmont qui commande aussi la voie ferrée venant de Mons rejoindre la grande ligne. La rive gauche de la Sambre sera défendue par les ouvrages de Greveau, de Leveau et de Sarts; enfin le fort d'Assevent commande la vallée de la Sambre en aval et croise ses feux avec celui de Cerfontaine sur l'autre rive de la Sambre.

Le développement du périmètre fortifié sera de trente kilomètres environ. On remarquera que Maubeuge forme un saillant assez prononcé de notre frontière. Ce sera désormais une bonne base d'offensive et un débouché excellent sur les plateaux qui s'étendent vers Mons, Bruxelles et Namur. Nous reviendrons tout à l'heure sur les propriétés et le rôle défensif de la région fortifiée dont nous venons d'indiquer succinctement les défenses. Mais il convient, avant d'aller plus loin, de signaler la ligne de la Somme qui fournit en arrière de la frontière du nord des positions défensives d'une certaine valeur. La ligne de la Somme a été défendue en 1870-71 par le général Faidherbe; mais contrairement aux conditions normales, l'ennemi venait du bassin de la Seine, tandis que les Français faisant face au sud avaient leur base d'opérations à Lille et à Dunkerque, c'est-à-dire dans tout le système des places de Flandre. La Somme, canalisée depuis son origine, coule au fond d'une vallée marécageuse difficile à franchir. Son cours, considéré comme obstacle militaire, est de 130 kilomètres à vol d'oiseau comptés de Ham à l'embouchure du fleuve dans la Manche. Les principaux points de passage sont Ham, Péronne, Corbie, Villiers-Carbonnel, Amiens, Abbeville. En 1870, Ham possédait un mauvais château fort qui fut pris par les Prussiens en novembre et repris le mois suivant par les Français. Amiens avait une citadelle médiocre qui se rendit sans résistance sérieuse. Abbeville, sur le cours inférieur de la Somme, n'était protégée que par une vieille enceinte délabrée. Péronne seule pouvait être considérée comme une vraie place de guerre. Elle était surtout précieuse comme tête de pont sur les deux rives de la Somme, mais, comme toutes nos vieilles places, dépourvue d'ouvrages extérieurs. Les Prussiens prenant position sur des hauteurs dominantes, la bombardèrent cruellement. La place capitula après une résistance énergique, mais qui aurait

pu être beaucoup plus prolongée. Il a été question de couvrir Péronne de forts détachés. On assurerait ainsi la liaison entre les défenses de la vallée de l'Oise à La Fère et celles de la frontière du Nord. Quant à Amiens, on se borne à conserver la citadelle. Cette ville est cependant un nœud de communications assez important qu'il conviendrait peut être de fortifier pour couvrir l'accès de Rouen et de la Normandie.

L'espace de cinquante kilomètres environ qui forme, de la Sambre à la Meuse, la trouée de l'Oise n'est défendu par aucun obstacle fortifié, à l'exception du fort d'arrêt de Hirson, construit au point de croisement de plusieurs lignes ferrées, et notamment du chemin de fer de Lille-Mézières et de la ligne de Paris-Laon-Namur. La partie de la trouée comprise entre la Sambre et cette dernière ligne ferrée est pour l'ennemi la plus aisément abordable. On n'y rencontre qu'une seule ligne de défense, celle de la Grande-Helpe, au centre de laquelle est l'ancienne place d'Avesnes, aujourd'hui en partie démolie. La position s'étend sur une vingtaine de kilomètres des bords de la Sambre jusqu'à la forêt de Trélon. Mais la forêt de Trélon peut être débordée facilement par divers chemins qui mènent de Philippeville et de Marienbourg à La Capelle-en-Thierache. Ces routes, auxquelles il faut ajouter la voie ferrée de Namur à Paris par Hirson et Laon, débouchent par un intervalle de dix kilomètres ouvert entre la forêt de Trélon et la forêt royale de Saint Michel, au nord d'Hirson. Les villages d'Anor et d'Ohain marquent les positions à prendre pour défendre cette trouée. D'Hirson à la Meuse, le pays, qui appartient au massif ardennais, est beaucoup moins accessible. D'épaisses forêts le couvrent jusqu'aux gorges comprises entre Mézières et Givet. Les routes de Belgique en France qui courent à travers ces bois se croisent toutes à Rocroi, petite place

insignifiante qui occupe un plateau dénudé formant éclaircie dans la forêt.

Une armée française appuyée la gauche à la Sambre vers Maubeuge et la droite aux forêts dont elle aurait soin d'obstruer les défilés serait très forte contre l'ennemi débouchant de Namur et de Dinant par tous les chemins entre Meuse et Sambre. Par contre, si l'armée française n'était pas concentrée en temps utile sur la Grande-Helpe et au débouché d'Anor et d'Ohain entre la forêt de Trélon et la forêt royale de Saint-Michel, l'ennemi déborderait aisément dans les plaines de l'Oise, et nos troupes ne trouveraient de position défensive qu'en arrière de la plaine de la Champagne, sur les positions formidables, il est vrai, de La Fère, de Laon et de Reims.

De Givet à Montmédy, la frontière, purement artificielle, est couverte en deçà par le cours de la Meuse. La ville de Givet située à la pointe extrême du saillant nord de notre département des Ardennes — enfoncé comme un coin dans le territoire belge — est surtout pour nous une place d'offensive. C'est par Givet que nos troupes, si elles étaient concentrées à temps, marcheraient sur Dinant et Liége, menaçant ainsi les communications de l'aile prussienne hasardée au delà de la Meuse vers Bruxelles, Mons et Charleroi. La ville de Givet est située à la sortie des gorges de la Meuse et se divise en trois parties tout à fait distinctes. A droite est Givet-Notre-Dame, bâtie au confluent d'un étroit vallon. Cette partie de la ville est dominée au sud par les hauteurs culminantes du mont d'Haurs. Des ouvrages couronnent le mont d'Haurs ainsi que les crêtes au nord du vallon de la Houille. Sur la rive gauche de la Meuse, directement relié par un pont à Givet-Notre-Dame, se trouve Givet-Saint-Hilaire, entouré d'une enceinte bastionnée. Enfin à quelques centaines de pas à l'ouest, sur les crêtes et sur les

flancs d'une haute colline, est le fort de Charlemont, ouvrage considérable dont le canon atteindrait sur le territoire belge l'embranchement qui relie la voie ferrée de Hirson-Paris à la ligne de Dinant-Namur-Liége et la Meuse inférieure.

De Givet jusqu'aux abords de Mézières, le plateau rocheux à travers lequel la Meuse a creusé sa sombre gorge est couvert à droite et à gauche de forêts épaisses percées de rares chemins qu'il serait facile d'obstruer. La Semoy, affluent belge de la Meuse, coupe la frontière au nord de Mézières; mais la gorge profonde au fond de laquelle elle coule jusqu'à son confluent à Monthermé n'ouvre aucun chemin notable d'invasion. C'est dans la section de la vallée de la Meuse comprise entre Mézières et Stenay qu'aboutissent les routes du Luxembourg belge qui pourraient donner passage aux détachements chargés de relier à l'armée allemande de Metz l'armée lancée sur la grande ligne d'opérations de Cologne-Liége-Namur-Paris.

Mézières, chef-lieu du département des Ardennes, se compose de deux villes distinctes : Charleville, le centre industriel et commercial, et Mézières, la cité administrative et militaire. La Meuse les sépare. Mézières était considérée avant 1870 comme une place très forte; mais dominée de toutes parts, elle n'avait plus qu'une valeur médiocre en présence de la nouvelle artillerie rayée. Elle capitula le 1er janvier 1871 après un bombardement destructeur pour les constructions civiles, meurtrier pour les habitants, mais qui n'avait pas même endommagé les remparts. Il a été question tour à tour dans ces dernières années de couvrir Mézières d'une enceinte de forts détachés et de la démanteler totalement. On se serait borné dans cette dernière alternative à construire aux Ayvelles sur un éperon qui commande la vallée de la Meuse et le débouché du vallon de la Vence suivie par le chemin de fer de Reims, un fort d'arrêt qui maîtriserait les deux voies

ferrées, c'est-à-dire la ligne de Paris par Réthel-Reims et la grande ligne longitudinale de Lille-Hirson-Mézières-Verdun-Lerouville. C'est cette dernière solution qui semble avoir prévalu.

Sedan— le théâtre du sinistre naufrage du second empire — est le principal point de convergence des routes du Luxembourg belge. Un embranchement de chemin de fer doit relier Sedan à la petite ville belge de Bouillon sur la Semoy; il sera sans doute prolongé jusqu'à la ligne de Liége-Neufchâteau-Luxembourg, ligne qui, dans l'hypothèse de la violation de la neutralité belge, mettrait en communication directe les deux principales armées allemandes d'invasion. La place de Sedan a été démantelée après la guerre. Le fort des Ayvelles doit barrer en aval la vallée de la Meuse; et si l'on jugeait utile de commander le confluent des vallées de la Meuse et du Chiers pour empêcher l'ennemi d'utiliser jusqu'à Verdun la ligne Sedan-Lerouville, le terrain se prêterait à la construction d'un fort d'arrêt. Les autres débouchés importants du Luxembourg belge en France sont ceux de Chimay sur Carignan et Mouzon et de Virton sur Montmédy. Une voie ferrée doit desservir ce dernier. Toute cette partie de la frontière est loin d'être défavorable à la défensive. La région entière de Mézières à Carignan est couverte sur la ligne même de démarcation par la forêt des Ardennes, qui hérisse les croupes entre la Meuse, le Chiers et la Semoy. Le pays est pauvre, les communications y sont rares et difficiles, les chemins qui franchissent la frontière forment d'interminables défilés sous bois. Les hauteurs de la rive gauche de la Meuse offrent enfin d'excellentes positions. Une concentration intelligemment exécutée permettrait à nos avant-gardes de devancer les Allemands sur le territoire belge et d'obstruer tous les défilés jusqu'à la Semoy pendant que le gros de l'armée achèverait de se former sur la Meuse.

Il ne faut pas oublier toutefois que la construction du réseau de chemins de fer du Luxembourg belge et du Luxembourg hollandais (Grand-Duché) a complètement transformé les conditions de la guerre dans la région ardennaise. Le pays qui au siècle dernier passait à juste titre pour impraticable aux armées pourrait devenir aujourd'hui le théâtre de grands mouvements stratégiques. Une armée allemande concentrée sur la ligne ferrée de Liége-Luxembourg, depuis la hauteur de Saint-Hubert jusque vers Arlon, ne serait qu'à deux marches de la Meuse en aval de Stenay. Cet avantage a paru si frappant, qu'on a été jusqu'à penser que la violation des territoires neutralisés pourrait être déterminée de la part des Allemands par l'unique intérêt de supprimer le couloir entre Verdun et la frontière neutre, et d'aborder directement à travers le Luxembourg belge la ligne de la Meuse, de Stenay jusqu'à Mézières. L'envahisseur, dans cette hypothèse, s'abstiendrait de franchir la Meuse sur le territoire belge et de pénétrer en France par la trouée de l'Oise. Nous ne croyons pas cependant à cette violation partielle de la neutralité, qui aurait pour l'Allemagne les mêmes dangers d'ordre international et qui laisserait inutilisée la ligne d'invasion la plus directe et stratégiquement la plus féconde. Il nous paraît certain que le jour où les Allemands prendraient le parti de traverser une portion quelconque du territoire belge dans leur marche offensive contre la France, ils n'auraient garde de se priver, par un scrupule hors de saison, du plus précieux avantage de cette rupture du pacte européen. C'est pourquoi il nous paraît superflu d'envisager toute autre hypothèse rationnelle que celle de l'offensive poussée droit à la trouée de l'Oise.

C'est au point de vue de cette éventualité qu'il convient d'étudier le rôle probable de nos places du nord. Douze corps d'armée au moins aborderaient notre territoire entre Mau-

beuge et Verdun. Six corps d'armée suffiraient aux Allemands pour masquer nos lignes de Lorraine et prononcer sur la trouée de la Moselle une démonstration de nature à y retenir une partie considérable de l'armée française, tout en couvrant en même temps la province démembrée. Les coups décisifs devant être portés par la grande armée lancée sur la ligne de Liége-Namur-Laon, on peut tenir pour assuré que la concentration la plus formidable se ferait sur la voie ferrée de Cologne-Aix-la-Chapelle-Liége. Il n'y a pas d'exagération à admettre que cette première armée allemande comprendrait de sept à huit corps; la deuxième, forte de quatre ou cinq autres corps d'armée, déboucherait tant par le Luxembourg belge que par la partie septentrionale de la plaine de la Woèvre. Nos places ou forts d'arrêt d'Hirson, de Givet, de Mézières, de Sedan, n'auraient aucune action sérieuse sur les mouvements stratégiques de l'envahisseur. Leur utilité pour la défense se bornerait à l'interception des voies ferrées. Mais il n'en serait vraisemblablement pas de même des places du nord et en particulier du système de Maubeuge-le-Quesnoy-Condé-Valenciennes. Les têtes de colonnes de l'ennemi ne dépasseraient pas Charleroi, que la cavalerie allemande pousserait sans doute ses pointes dans l'intervalle entre Mons et Maubeuge, et plus avant sur notre territoire entre la forêt de Mormal, Valenciennes et le Quesnoy, pour s'assurer de l'importance des rassemblements français dans cette région. Si l'on réfléchit que Valenciennes n'est qu'à trente-deux kilomètres au nord-ouest de Maubeuge, on se convaincra de l'impossibilité pour l'armée allemande de dédaigner les forces françaises qui auraient opéré leur concentration sur l'Escaut. L'intervention de ces forces sur le flanc droit de l'envahisseur serait d'ailleurs en tout état de cause une des éventualités dont l'état-major allemand aurait à tenir compte. Les places de la Sambre et de l'Escaut, fussent-elles même réduites à

leurs garnisons fixes, ne pourraient être absolument négligées. L'extrême droite ennemie devrait forcément investir le camp retranché de Maubeuge et observer le débouché de Valenciennes. De là, l'immobilisation forcée dès le premier pas sur le sol français d'au moins un corps d'armée prussien. Mais c'est un détachement de forces bien plus considérable encore qui s'imposerait à l'ennemi dans le cas où la grande position centrale entre l'Escaut et la Scarpe renfermerait des troupes françaises en mesure de tenir la campagne. C'est toute une fraction d'armée que l'ennemi serait forcé de détacher contre la région fortifiée du Nord, pour protéger les flancs et les derrières des masses d'invasion en marche sur Paris. La tâche de cette aile détachée serait d'autant plus délicate qu'il lui serait très difficile, sinon impossible, de poursuivre à fond les Français même après les avoir battus en rase campagne. Repoussés, par exemple, dans des tentatives contre les lignes d'opérations de l'ennemi, nos troupes trouveraient, à moins de deux marches de la Sambre, un refuge à peu près inexpugnable derrière les inondations de l'Escaut. Quelques jours de repos et quelques renforts les mettraient en mesure de déboucher de nouveau par les têtes de pont de Condé, de Valenciennes et de Bouchain, et de tenter encore la fortune. Soixante mille hommes commandés par un chef habile obligeraient l'ennemi à en immobiliser cent mille. L'ennemi réussirait-il à forcer l'Escaut, l'armée française trouverait à quelques pas pour ainsi dire en arrière la ligne de la Scarpe, si difficilement abordable entre Douai et Saint-Amand. L'assaillant, déjà affaibli par la nécessité de bloquer Maubeuge, Landrecies et le Quesnoy, serait forcé d'égrener encore de nombreux bataillons autour de Valenciennes, de Condé, de Bouchain et de Cambrai. En admettant qu'il lui restât assez de monde pour forcer les lignes de la Scarpe, l'armée française trouverait à une marche en arrière

des positions non moins fortes couvertes par la Bassée et la Deule canalisées, avec le grand camp retranché de Lille pour pivot de manœuvres. Au delà de Lille, enfin, la position de Dunkerque constituerait un dernier réduit auquel la mer assure une libre communication avec la France. Une campagne au milieu de ce dédale de canaux et de ce réseau de places fortes serait une entreprise hérissée de difficultés si énormes que l'ennemi ne la tenterait vraisemblablement pas. Le plus probable, c'est qu'il se bornerait à observer la ligne de l'Escaut, tout en couvrant le siège de Maubeuge.

Ces considérations ont une valeur sérieuse dans l'éventualité d'un ralliement forcé de la principale armée française sur les lignes de Laon-La-Fère. Une bataille perdue à la trouée de l'Oise soit sur le sol belge entre Sambre et Meuse, soit en France vers Hirson ou Avesnes; des échecs subis par notre droite sur la Meuse entre Mézières et Stenay, ou bien encore avant toute bataille de fausses manœuvres dans la concentration générale pourraient entraîner cette nécessité. Or, il n'est pas sans un vif intérêt, à ce point de vue, de constater que la présence sur l'Escaut d'un seul corps d'armée actif servant de noyau aux forces territoriales de la région du Nord suffirait pour obliger l'armée allemande à des détachements qui ne lui permettraient d'arriver au pied de nos lignes de La Fère-Laon qu'affaiblie de près de cent mille combattants. Nos calculs ne comportent aucun arbitraire. Nous ne comptons en effet qu'un seul corps d'armée allemand laissé en Belgique pour observer Bruxelles et Anvers, un corps d'armée autour du camp retranché de Maubeuge, et un corps d'armée faisant face aux débouchés de l'Escaut.

L'attaque des positions si solides et si belles qu'offre à l'armée française, entre La Fère, Laon et la vallée de l'Aisne, la crête septentrionale de la falaise de Champagne, deviendrait dans ces conditions une opération extrêmement

épineuse. Elle présenterait des difficultés analogues à celle de l'attaque de front des côtes de Meuse entre Verdun et Toul. Et cependant l'envahisseur devrait opter entre l'abandon de la marche sur Paris, ou l'enlèvement de vive force de lignes que la fortification passagère, appuyée sur la fortification permanente, aurait rendues inabordables. Un grand mouvement tournant par les plaines de la rive droite de l'Oise, vers Noyon et Compiègne, impliquerait, pour réussir, soit une énorme prépondérance numérique, soit une supériorité décisive de qualité des troupes.

C'est là le revers des avantages théoriques du choix par les Allemands des lignes belges d'invasion. Il faut observer encore que la nécessité pour les armées allemandes de perdre six jours à franchir par étapes tout l'espace compris entre la frontière belge près d'Aix-la-Chapelle et la trouée de l'Oise assurerait aux Français le délai nécessaire pour compléter leur concentration et devancer l'assaillant entre Sambre et Meuse. Les nombreuses voies ferrées parallèles qui convergent de France en Belgique nous constitueraient à l'état d'avance sur l'ennemi, pourvu toutefois que notre état-major général sût à propos modifier son plan et adopter à temps les dispositions convenables en vue de la concentration à la frontière belge.

Nous ne conclurons cependant pas de cette analyse que la supériorité stratégique de l'offensive allemande à travers la Belgique puisse être sérieusement contestée. L'extension de l'échiquier et l'avantage de combattre hors du champ clos délimité par nos barrières fortifiées suffiraient seuls à justifier stratégiquement la marche des Allemands par Liége et Namur. L'état-major de Berlin doit être d'autant plus tenté de sacrifier à cette considération que l'armée allemande est plus confiante dans sa valeur, dans le talent de ses généraux et dans les résultats souverains de l'offensive. Aussi nous

paraît-il évident qu'à part l'attitude de l'Europe, l'unique sauvegarde efficace de la neutralité belge serait la certitude pour les Allemands que l'entrée de leurs troupes sur le sol du royaume serait le signal d'une coopération franche, active et énergique de l'armée et de toutes les forces vives du peuple belge avec les Français dans la lutte pour la liberté et l'indépendance communes. L'existence nationale de la Belgique est à ce prix.

CHAPITRE XII

LA FRONTIÈRE DU JURA

Aspect et caractère de la chaîne du Jura. — Tracé de la frontière franco-suisse. — Lignes d'invasion. — Coup d'œil stratégique sur la Suisse. — Importance de la neutralité suisse au point de vue français. — La France, en aucun cas, n'a d'intérêt à la violer. — Hypothèse d'une coalition de l'Allemagne et de l'Italie contre la France. — Péril pour la neutralité suisse. — Organisation militaire de la Suisse. — Routes d'invasion des Italiens et des Allemands à travers la Suisse. — Positions de Maiche et de Morteau. — Pontarlier, les forts de Joux et du Larmont. — Le Jura méridional. — Forts des Rousses et de l'Écluse. — Position de Châtillon de Michaille. — Résumé de la défense du Jura. — Description de la place et du camp retranché de Lyon. — État des fortifications en 1870. — Occupation du massif du Mont-d'Or. — Groupe des forts du sud-ouest. — Secteur de la rive gauche du Rhône. — Fort de Vancia et batteries annexes. — Importance stratégique du camp retranché de Lyon.

I

Les plateaux étagés du Jura qui forment toute la région voisine de la Suisse constituent moins une chaîne qu'un épais massif s'étendant du nord au sud, depuis le cours du Doubs jusqu'à la vallée du Rhône, et délimité de l'est à l'ouest par le plateau suisse et le bassin de la Saône. La pointe sud-ouest du lac de Genève, les lacs de Neufchâtel et de Bienne, et le cours inférieur de l'Aar délimitent sur le plateau suisse les pentes orientales du Jura. En France, la limite occidentale des formations montueuses du Jura est exactement tracée par le chemin de fer de Montbéliard à Besançon, le long du Doubs, prolongée par la ligne de Besançon-Mouchard-Poligny-Lons-le-Saulnier-Bourg-Ambérieux. L'épaisseur moyenne du

massif est de 60 kilomètres. La frontière franco-suisse, depuis la trouée de Belfort jusqu'au Rhône à sa sortie du territoire génevois, en mesure environ cent quatre-vingts. Le Jura présente des aspects et des formes propres qui le distinguent entre toutes les montagnes de la France. Ce sont d'immenses plissements parallèles généralement orientés du nord au sud comme si le massif avait subi d'énormes pressions latérales s'exerçant de l'est à l'ouest, et réciproquement. Des ruptures ou des renflements obliques brisent parfois cette apparente uniformité. Les eaux courantes se sont creusé des voies dont la direction semble souvent contredire toutes les idées reçues quant à la dépendance naturelle des vallées et des montagnes. La rivière jurassique, après avoir coulé longtemps du sud au nord, par exemple, au fond d'un vallon de plissement, entre deux énormes murs à pic, rencontre une arête transversale, la ronge, s'y ouvre une « cluse », defilé sombre et sauvage, et n'en sort que pour tomber dans une « combe » nouvelle orientée, cette fois, en sens inverse de la précédente. De là la bizarrerie, l'irrégularité, les lacets singuliers et les prodigieux retours des rivières du Jura. Le Doubs est le type de ces rivières au cours paradoxal. La multiplicité des chaînons est extrême. Autant de plissements, de rides, autant d'arêtes affectant les mêmes formes géométriques, de longs murs aux pentes escarpées, nettement coupés çà et là par les brèches que les eaux courantes ont creusées. Le voyageur qui franchit les grandes Alpes pour descendre en Italie ne remonte qu'une vallée, ne passe qu'un seul col et ne redescend qu'une autre vallée avant d'atteindre la plaine subalpine. Le Jura, au contraire, présente entre le plateau suisse et la plaine de la Saône vingt crêtes successives à gravir, autant de cols à franchir, de défilés, de cluses et de combes à remonter ou à descendre. Dans la partie méridionale de la chaîne surtout le parallélisme à peu près constant des plissements multiplie

les obstacles à la traversée du massif. Au nord, le plateau séquanais est moins coupé, moins âpre et moins déchiqueté par les eaux. Partout néanmoins la traversée du massif du Jura de l'est à l'ouest présente pour une armée des difficultés énormes. Défendu avec quelque intelligence et quelque vigueur, le Jura constitue une région des plus difficiles à aborder qui soient en Europe.

La ligne de démarcation entre la France et la Suisse est irrégulièrement tracée. De Delle au mont Lomont, elle court sur le flanc des collines à l'ouest de Porentruy. La crête du Lomont marque, durant une douzaine de kilomètres, la limite des deux pays; puis la frontière coupe le coude étrange que le Doubs fait sur le territoire suisse et qui est connu sous le nom de « clos de Saint-Ursanne ». Elle remonte le cours même de la rivière pendant trente-cinq kilomètres. A partir de ce point, le tracé de la frontière se rapproche des crêtes orientales du massif. Il atteint enfin sur le flanc de la Dôle l'arête culminante qui domine le lac de Genève et les plaines avoisinantes. La ligne frontière descend aussitôt après dans la plaine entre le lac et le pied des monts; elle contourne le territoire génevois, pour atteindre enfin le Rhône un peu avant son entrée dans les formidables gorges où le fleuve s'engage depuis Bellegarde jusqu'à Culoz.

Les routes d'invasion de Suisse en France sont en petit nombre et se heurtent toutes contre de puissantes lignes de défense. On compte trois directions fondamentales d'offensive. Elles sont marquées au nord par la route de Bâle à Délémont dans le Jura bernois, et de Délémont à Besançon par Saint-Hippolyte, route qui tourne la chaîne du Lomont et donne accès sur le plateau séquanais; au centre, par la route de Neufchâtel à Besançon par Morteau sur le Doubs, et celle de Neufchâtel à Pontarlier, doublée d'un chemin de fer — cette dernière permet d'éviter Besançon et de marcher

droit sur Dijon par Dôle; enfin, au sud, par les routes de Genève à Lyon, à Bourg et à Châlon-sur-Saône. Un chemin de fer réunit directement Genève à Lyon. Une ligne en construction doit aller de Besançon à Morteau, et relier ainsi la grande forteresse de la Franche-Comté au réseau suisse des chemins de fer du Jura neufchâtelois. Nous faisons abstraction des routes de Bâle et de Porentruy à Belfort et à Montbéliard, qui sont aujourd'hui barrées par les ouvrages de la trouée de Belfort.

La confédération helvétique s'étend à l'est du Jura entre le Rhin, le lac de Constance et les Alpes. Elle déborde au delà du Rhin : au nord, par la banlieue de Bâle et le territoire à peu près entier du canton de Schaffouse; à l'est, par tout le massif des Grisons; elle franchit les Alpes au sud par le canton du Tessin, situé tout entier sur le revers italien de la chaîne. La Suisse tient le nœud de montagnes le plus grandiose de l'Europe : les Alpes bernoises, les Alpes pennines, la chaîne du Tödi et les hautes chaînes des Grisons. Le Saint-Gothard, qui marque l'intersection des principales arêtes, est un centre prodigieux de dispersion des eaux. Le Rhône, le Rhin, l'Aar, le Tessin en découlent et vont porter les eaux des glaciers alpestres à la Méditerranée, à la mer du Nord, à l'Adriatique. L'Inn, affluent du Danube, plus important que la branche mère du grand fleuve, descend des Alpes suisses des Grisons. On a souvent comparé la Suisse à une immense forteresse naturelle dressée au centre de l'Europe occidentale. De bonnes routes permettent de rayonner de Suisse en Allemagne, en France, en Italie. Le percement du tunnel de Saint-Gothard permet d'aller désormais directement sur rails d'Italie en Allemagne à travers les Alpes et le plateau de la Suisse du nord.

Cette position centrale de la Suisse serait une menace permanente pour les États voisins si le territoire helvétique

appartenait à l'une des grandes puissances militaires du continent. Mais la Suisse républicaine, indépendante et neutre, est, au contraire, une protection pour tous. Pour la France en particulier, la Suisse neutre forme un rempart inestimable. En couvrant notre frontière des Alpes à Belfort et en séparant absolument l'Allemagne de l'Italie, elle rétrécit le front abordable des frontières françaises, assez pour nous permettre, le cas échéant, de lutter avec succès contre toute une coalition.

Constatons, toutefois, que dans l'éventualité d'une lutte circonscrite entre la France et l'empire allemand, aucun des belligérants n'aurait d'intérêt appréciable à emprunter le territoire suisse. La neutralité belge interdit aux Allemands les lignes d'invasion les plus avantageuses de Berlin sur Paris; la neutralité suisse, au contraire, n'en intercepte absolument aucune. La tentation de violer la neutralité, si forte quand il s'agit de la Belgique, est nulle à l'égard de la Suisse; nulle pour la France aussi bien que pour l'Allemagne. A part l'hypothèse d'une coalition austro-allemande ou allemande-italienne, tout mouvement offensif à travers la Suisse de la part des Français ou de la part des Allemands ne serait jamais qu'une fausse manœuvre.

Nous avons montré précédemment l'invraisemblance d'une attaque allemande par le haut Rhin. Les forces dirigées de la haute Alsace contre la Franche-Comté seraient trop éloignées de l'échiquier de la Moselle et de la Meuse sur lequel se porteraient les coups décisifs. Les Allemands ne commettraient pas la faute de s'affaiblir au début d'une campagne offensive en détachant dans cette direction des corps de quelque importance. A plus forte raison ne s'aviseraient-ils pas de violer la neutralité suisse pour l'unique profit de décrire un mouvement plus excentrique encore, et qui tiendrait l'armée chargée de l'exécuter beaucoup plus éloignée du vrai champ

de bataille. A la vérité, les Allemands pourraient être conduits à emprunter le territoire suisse par l'idée de faire tomber, en les prenant à revers, les lignes de Belfort, de Montbéliard et du mont Lomont. Leurs colonnes pourraient en effet gagner ainsi Saint-Ursanne et Délémont au pied du revers sud du Lomont, en se portant de Delle sur Porentruy et en franchissant la chaîne du mont Terrible au col des Rangiers, ou bien encore en passant par Bâle et remontant la vallée de la Birse. De Délémont et de Saint-Ursanne plusieurs routes permettent d'aborder la frontière française et de s'élever sur le plateau séquanais. Mais le profit d'une pareille manœuvre ne vaudrait certainement à aucun point de vue les inconvénients politiques et militaires qui en seraient inséparables. Les Français trouveraient en effet soit sur le territoire suisse où il leur serait peut-être possible de devancer l'ennemi, soit sur le Doubs et le Dessoubre, des positions formidables où de braves troupes tiendraient sans peine contre des forces triples.

Cette absence de tout intérêt stratégique qui puisse amener les Allemands à violer la neutralité helvétique en cas de nouveau conflit avec la France, est assez généralement admise dans les pays intéressés. Par contre, la réciproque qui selon nous est d'une justesse incontestable, n'est pas aussi unanimement reconnue, surtout en Suisse. On y rencontre encore beaucoup d'esprits préoccupés de l'intérêt que pourraient avoir les armées françaises à prendre la Suisse pour base d'opérations contre l'Allemagne. Nous avons peine à nous expliquer une erreur d'appréciation aussi énorme. La Suisse fut pour nous une base précieuse d'opérations en 1799 et en 1800, quand l'Autriche était à la tête de la coalition, que la Prusse était neutre, que nous luttions au nord et au sud des Alpes helvétiques, et que le Danube était pour nous le grand chemin de la capitale ennemie. Lui attribuer le même rôle et la même importance stratégique dans une

guerre où l'objectif français est Berlin, c'est commettre un anachronisme et une confusion géographique inexplicables. Vainement dirait-on que la possession du plateau suisse, en permettant de s'élever de Schaffouse et Constance vers le haut Danube et de pénétrer en Wurtemberg ou en Bavière mettrait une armée française en mesure de tourner du même coup le Rhin et la Forêt-Noire. Nous répondrions que lancer une armée française hors de France, sur un échiquier d'où l'on menace Berlin à peu près comme on menacerait Paris de Provence, quand une bataille perdue sur la Meurthe, la Moselle ou la Meuse, peut conduire en quelques jours l'envahisseur au cœur de l'Ile-de-France, serait, dans les conjonctures envisagées, une de ces conceptions de cerveau malade qui ne méritent pas même d'être discutées. Faut-il ajouter qu'une vigoureuse offensive allemande par la haute Alsace, Bâle, Olten et Aarau, couperait toutes les communications de l'armée ainsi aventurée, et l'enfermerait comme dans une souricière?

Mais nous nous reprocherions d'insister sur des considérations d'une aussi complète évidence. Deux éventualités seulement menacent le maintien de la neutralité helvétique; mais ni dans l'une ni dans l'autre la menace ne viendra du côté de la France. La première est celle d'une coalition austro-allemande. Le front d'attaque en Alsace-Lorraine est si étroit, qu'étant données nos lignes fortifiées, la supériorité numérique de l'ennemi serait presque annulée. L'espace nécessaire au déploiement des masses autrichiennes ferait défaut. D'ailleurs, le temps indispensable à leur concentration nous permettrait d'amener en ligne toutes nos forces de réserve. Les assaillants se heurteraient contre douze cent mille soldats échelonnés de Montmédy jusqu'à Belfort, si formidablement appuyés par la barrière des places et des forts d'arrêt que les rompre de front serait une tâche au-dessus des

forces réunies de l'Allemagne et de l'Autriche. C'est alors que s'imposerait aux Autrichiens, comme en 1814, la nécessité de traverser la Suisse pour aborder le Jura, le franchir, investir ou prendre Lyon, envahir la Bourgogne et séparer le midi du nord de la France. Cette nécessité stratégique serait, à la vérité, presque suppriméepar la violation de la neutralité belge qui permettrait aux armées allemandes de se déployer sur la frontière belge-luxembourgeoise, tandis que les Autrichiens se développeraient devant celle d'Alsace-Lorraine.

L'état actuel de l'Europe et les intérêts permanents créés par les changements territoriaux et politiques accomplis depuis 1866 mettent, hâtons-nous de le dire, l'éventualité d'une coalition austro-allemande contre la France en dehors de toute vraisemblance et l'excluent du nombre des prévisions rationnelles. Il n'existe aucune cause de divergence, aucun objet de compétition entre la France et l'Autriche, tandis que la même ambition les menace, l'une dans sa puissance, l'autre dans son existence même. Le pangermanisme le plus effréné n'a jamais menacé Paris d'annexion. Vienne, au contraire, est le joyau convoité, le fleuron prédestiné de la couronne impériale allemande. N'insistons donc pas.

La deuxième éventualité menaçante pour la neutralité helvétique, c'est celle d'une coalition de l'Allemagne et de l'Italie contre la France. Un événement de ce genre, aujourd'hui surtout que les sectaires capables de menacer l'Italie d'une guerre de religion pour la restauration du pouvoir temporel du pape ont perdu en France tout pouvoir et toute autorité, est assurément devenu fort invraisemblable. En admettant même l'effacement total des sentiments de fraternité de l'Italie pour un peuple qui l'a faite libre au prix du sang de ses soldats, des considérations de politique purement réaliste militent contre toute combinaison d'alliance anti-française entre l'Allemagne et l'Italie. C'est vers l'Orient et non vers

l'Occident que le jeune royaume gravite dans ses rêves d'expansion. C'est surtout l'antique héritage de Venise qui l'attire, et ce n'est pas la France qu'elle trouve de ce côté sur son chemin. Cependant, comme ni les sentiments moraux ni les intérêts matériels les plus clairs ne sont pas toujours la règle de conduite d'un peuple gâté par une fortune inespérée, il serait téméraire d'éliminer du nombre des éventualités possibles la coopération de l'Italie et de l'Allemagne dans une lutte contre la France. Les ambitions maladives d'une portion du monde politique italien, ses prétentions plus ou moins avouées sur Nice, sur la Corse même, sans parler des convoitises déçues à Tunis, offrent à la diplomatie germanique des moyens d'action anti-française qui ne sont pas sans importance.

L'hypothèse de la coalition admise, il est aisé de démontrer que la neutralité helvétique enlève presque toute son efficacité militaire au concours que l'Allemagne pourrait attendre de l'Italie. Séparées par tout le massif des Alpes et du plateau suisse, les armées allemande et italienne ne pourraient ni combiner leurs opérations, ni se prêter un mutuel appui. Le rempart des Alpes couvre d'ailleurs la France contre l'Italie avec une efficacité si décisive, que des forces françaises relativement minimes suffiraient à empêcher l'armée italienne entière de déboucher de la plaine du Piémont ou de la corniche ligurienne. Au contraire, l'entrée des Italiens en Suisse par le Simplon et le Saint-Gothard et leur jonction avec les Allemands sur le plateau entre l'Aar et le Jura, permettraient aux coalisés une redoutable action combinée contre les lignes du Jura et nous forceraient de dégarnir considérablement notre front du nord-est pour faire face à l'ennemi depuis Belfort jusqu'à Genève. La portée stratégique de cette jonction est frappante. Elle s'imposerait à l'ennemi. Nous devions donc en prévoir l'éventualité. C'est l'explication et la justification

des travaux entrepris pour améliorer notre frontière du Jura, travaux dont le but n'a pas toujours été compris en Suisse, et qui, loin de menacer la neutralité de nos fidèles amis et voisins, n'ont pour effet que de la garantir et de lui prêter, le cas échéant, le plus solide appui.

On peut se demander si la Belgique aurait la volonté et la résolution nécessaires pour défendre énergiquement sa neutralité violée par l'Allemagne; mais le doute n'est pas permis en ce qui concerne la Suisse contemporaine. La vaillante population helvétique n'hésiterait certainement pas à courir aux armes, et son gouvernement ne se bornerait pas à de platoniques protestations ou à de vains simulacres de résistance. La défense de sa neutralité violée par l'Allemagne serait pour le peuple suisse le combat sacré pour son indépendance et ses libertés séculaires, la lutte pour l'existence même de la patrie. On n'ignore pas en Suisse que les docteurs du pangermanisme revendiquent Berne et Zurich au même titre qu'ils revendiquaient Strasbourg et Mulhouse — on y parle allemand — et que les théoriciens italiens du principe des nationalités basé sur le dialecte professent de même que le canton du Tessin compte à ce titre au nombre des *provincie irredente* du domaine italien.

La politique de Napoléon III avait contribué à détourner de leur trop réel objet les inquiétudes du peuple suisse et à lui inspirer au contraire de vagues appréhensions au sujet des ambitions secrètes, non point certes de la nation, mais du gouvernement français. Ces méfiances ont disparu. Les anciennes traditions d'amitié entre la France et les cantons suisses revivent et empruntent une force nouvelle à la similitude des institutions politiques. La solidarité républicaine consacre et resserre des liens qui tiennent aux intérêts permanents autant qu'aux sentiments des deux peuples. C'est un axiome de politique française, que toute atteinte à l'indé-

pendance et à la liberté des cantons helvétiques est une atteinte à la France même. Qui les touche nous touche. Le jour où le voisin du nord ou le voisin du sud ferait mine de réaliser aux dépens des cantons helvétiques sa théorie des nationalités, la France serait là, l'épée haute. Les Suisses le savent. La République française ne leur demande pas en revanche de combattre pour elle. Il lui suffit qu'ils ne livrent point passage sur leur territoire à ses ennemis. Ce devoir, les Suisses le rempliraient en gens de cœur. Ce serait leur faire une injure imméritée que d'en douter.

L'intervention des Suisses dans la lutte constitue par conséquent un élément essentiel d'appréciation. La Confédération helvétique ne possède pas d'armée permanente. On aurait cependant grand tort d'en conclure à l'insignifiance de la force militaire que les Suisses jetteraient dans la balance. Les milices suisses sont partagées en « élite » et « landwehr ». L'élite comprend tous les citoyens valides de 20 à 32 ans. Ils passent ensuite dans la landwehr, où ils comptent encore durant douze ans. Les jeunes suisses reçoivent l'instruction militaire dans des « écoles de recrues ». La période d'instruction varie de six semaines à deux mois. Une fois incorporés dans l'élite, ils ne sont appelés qu'à des exercices ou manœuvres d'une durée de quinze jours tous les deux ans. Si rudimentaire que paraisse une éducation militaire ainsi donnée, il n'est pas moins certain que l'infanterie suisse, au dire de juges compétents, ne le céderait sur le champ de bataille à aucune des bonnes infanteries de l'Europe. La race est robuste et brave, adonnée à tous les exercices du corps, assouplie, entraînée dans les sociétés de gymnastique et de tir qui englobent toute la jeunesse. La Suisse a d'ailleurs de fortes traditions militaires que la suppression du service mercenaire à l'étranger n'a pas encore sensiblement affaiblies. Le patriotisme suisse est profond, et le moral des milices helvétiques

suppléerait, dans une lutte pour l'indépendance et la liberté républicaine, à ce qui leur manque au point de vue technique. Les grandes manœuvres annuelles qui mettent en mouvement chaque automne un certain nombre de divisions de l'armée fédérale, dénotent du reste un degré de connaissances militaires infiniment supérieur à ce que l'on pourrait induire d'un mode d'instruction si rapide. Il n'est pas déraisonnable de penser que si nos jeunes gardes mobiles et nos gardes nationaux mobilisés de 1870-71 avaient eu en hommes et en cadres la préparation, l'instruction et l'efficacité des milices helvétiques, le gouvernement de la Défense nationale aurait sauvé non seulement l'honneur, mais aussi l'intégrité territoriale de la patrie française.

L'élite suisse comprend aujourd'hui quatre-vingt-dix-huit bataillons d'infanterie de ligne et huit bataillons de carabiniers, soit 80,000 fantassins; la cavalerie ne compte que 3,000 chevaux, mais l'artillerie peut mettre en ligne quarante-huit batteries de campagne et deux de montagne, c'est-à-dire 300 pièces de canon attelées. L'armement est excellent. Ces troupes forment sur pied de guerre huit divisions actives présentant ensemble plus de 100,000 combattants. La landwehr, qui serait levée en cas de grand péril national, donne un effectif à peu près égal, réparti dans un même nombre d'unités tactiques. A la vérité, les circonstances pourraient être telles que la Suisse fût surprise, et vît son territoire envahi avant la mobilisation complète de son armée. Mais si inopinée que fût l'irruption, elle ne pourrait jamais empêcher le rassemblement ou le ralliement, à l'abri des forteresses naturelles qui abondent en Suisse, de forces singulièrement gênantes pour les assaillants.

L'invasion des Italiens toutefois ne saurait, dans aucune hypothèse, se produire d'une façon rapide et foudroyante. Les Alpes s'y opposent. La route du Saint-Gothard remonte, avant

d'arriver au tunnel du chemin de fer et au col franchi par la route de terre, tout le canton suisse du Tessin. En supposant même les milices du Tessin impuissantes à arrêter ou à retarder la marche de l'ennemi dans les âpres défilés qui s'étagent de Bellinzona à Airolo, il ne faudrait pas moins de cinq jours aux colonnes italiennes défilant sur une unique chaussée pour atteindre le haut du col, où elles se heurteraient vraisemblablement aux bataillons d'Uri, et ce n'est, dans les conditions les plus favorables, que vers le huitième jour de marche qu'elles arriveraient à Lucerne, où pourrait s'opérer leur jonction avec les Allemands. De Lucerne à la frontière française du Jura, la distance est énorme encore. Aussi n'est-ce vraisemblablement point par le Gothard que déboucherait le gros des forces italiennes. Les troupes qui prendraient cette direction n'auraient probablement pour objectif que de s'assurer la possession du chemin de fer du Saint-Gothard, qui donnerait des communications directes et rapides entre l'Allemagne et l'Italie.

La vraie route militaire de l'invasion italienne passe par le Simplon et le Valais, descend la vallée du Rhône et contourne la rive nord du lac de Genève. L'armée ne disposant sur toute cette ligne que d'une seule chaussée carrossable, la marche serait nécessairement lente. On compte au moins cinq étapes d'Arona sur le lac Majeur, point terminal des chemins de fer italiens dans cette direction, jusqu'à Brigg dans le Valais au pied septentrional du Simplon, et autant de Brigg jusqu'au débouché de la vallée du Rhône sur le lac de Genève. Les défilés du Simplon seraient sans doute défendus par les contingents suisses du haut Valais. Il est vrai que des troupes italiennes d'infanterie avec de l'artillerie de montagne pourraient prendre le Simplon à revers en descendant par le Grand Saint-Bernard à Martigny dans le bas Valais. Toutefois, il n'y a aucune exagération à estimer qu'il faudrait au

moins douze jours à l'armée italienne pour atteindre les plateaux du canton de Vaud, où elle pourrait se développer et prendre le contact avec les forces allemandes.

Celles-ci, par contre, seraient en mesure d'envahir avec une rapidité extrême tout le plateau nord de la Suisse dès l'ouverture des hostilités. Bâle et Schaffouse, les deux têtes de pont sur le Rhin, sont absolument sous la main des Allemands. Elles seraient occupées sans coup férir, à moins d'une mobilisation antérieure des milices suisses, éventualité fort improbable. Le réseau des chemins de fer allemands est extrêmement favorable à une concentration rapide sur la frontière nord suisse. Les Wurtembergeois et le Ier corps bavarois pourraient être facilement réunis à Schaffouse dès le dixième jour de la mobilisation; les Badois à Bâle avant ce terme. Leur marche concentrique dans la direction de Berne troublerait gravement la levée et la concentration des milices suisses dans tous les cantons du nord, et la capitale fédérale qui est aussi un nœud important de chemins de fer, pourrait être occupée dès la sixième étape.

Supposons maintenant les coalisés maîtres du plateau suisse. Nous avons succinctement indiqué les trois faisceaux de routes qui permettent d'aborder notre frontière du Jura. Nous allons les examiner plus en détail. Le faisceau septentrional serait évidemment l'objectif des corps allemands qui auraient débouché par Bâle. Leur principal but devant être de prendre à revers nos lignes de Belfort, de Montbéliard et du mont Lomont, il n'y a pas lieu de se préoccuper des routes dont Porentruy est le nœud, entre les pentes nord du Jura, la haute Alsace et nos arrondissements de Belfort et de Montbéliard. Ces routes ne débouchent que dans la région en avant de nos lignes fortifiées. Il serait utile, si nous étions en mesure de prendre l'offensive, d'aller occuper le plateau des Rangiers, qui est le nœud de tous les chemins entre

Porentruy et la région au sud du mont Terrible (prolongement suisse de la chaîne du Lomont); mais dans le cas où nous serions obligés de nous cantonner dans nos positions fortifiées, les troupes détachées aux Rangiers seraient en l'air, l'occupation de Delle et de Porentruy par les Allemands débouchant de la haute Alsace devant les couper de Montbéliard, tandis que les colonnes en marche de Bâle sur Délémont les menaceraient au sud. L'important — si les circonstances le permettaient — serait d'occuper Délémont de manière à défendre en avant de cette ville, de concert avec les bataillons suisses du Jura bernois, les défilés par lesquels la Birse s'ouvre un passage à travers la chaîne. Dans ce cas l'occupation des Rangiers ferait partie de la défense du mont Lomont. La route qui mène de la vallée de l'Aar à Délémont traverse aussi des « cluses » faciles à défendre. Admettons cependant qu'il ne nous ait pas été possible de devancer l'ennemi dans le Jura bernois, et supposons l'envahisseur maître du nœud des Rangiers, de Délémont et de Saint-Ursanne, la petite ville suisse à l'extrémité du coude qui forme le « clos du Doubs ». Une route carrossable conduit le long du Doubs en suivant le pied des escarpements méridionaux du mont Lomont, de Saint-Ursanne à Saint-Hippolyte, d'où plusieurs chemins permettent de s'élever sur le plateau séquanais. Cette route est facile à défendre. Nous avons déjà vu que Saint-Hippolyte est sous le feu des batteries sud du fort du mont Lomont. Il importerait toutefois d'arrêter l'ennemi avant Saint-Hippolyte, au moins au village de Vaufrey, situé dans la gorge du Doubs à 14 ou 15 kilomètres de la frontière. Un chemin s'embranche en effet à Vaufrey sur la grande route et permet de gagner la petite ville de Maiche, sur le plateau séquanais, sans passer par Saint-Hippolyte. On a projeté la construction d'une batterie permanente à l'éperon de Montjoie, crête rocheuse qui surplombe la gorge du Doubs

à 1,800 mètres du pont de Vaufrey. Les défilés du Doubs même dépourvus d'ouvrages de fortification permanente permettent d'ailleurs à une poignée d'hommes résolus d'arrêter tout un corps d'armée.

Maiche est le seul nœud de routes de quelque importance sur notre territoire en deçà du front de 45 à 50 kilomètres compris entre la route de Saint-Ursanne et Saint-Hippolyte et le saut du Doubs au nord de la route du Locle à Morteau. Sur tout ce front, la limite entre la France et la Suisse est marquée par la « combe » au fond de laquelle roulent les eaux du Doubs. Des escarpements à pic, hauts de 200 à 400 mètres, plongent sur la rivière. Les chemins carrossables franchissant cette section de la frontière sont peu nombreux : la route de Seignelegier qui passe le Doubs au pont de Goumois, le chemin de Noirmont par le bief d'Etoz, et celui de la Chaux-de-Fonds par Biaufond et La Rasse. Tous trois aboutissent à Maiche. En avant de ce front, sur le territoire suisse, le plateau des Franches-Montagnes offre d'excellentes positions contre l'ennemi venant de Délémont, Soleure ou de Bienne-sur-l'Aar. Mais sur notre propre sol, quelques bataillons et quelques batteries postés au haut des escarpements gravis par les chemins qui traversent la combe du Doubs, arrêteraient aisément des forces décuples. La supériorité numérique est sans effet dans ces débouchés où les longs lacets du chemin taillé dans le roc ouvrent seuls un passage praticable aux colonnes de l'assaillant. Des bords du Doubs jusqu'à Maiche, le plateau est relativement peu accidenté. Le terrain se relève à la hauteur de Maiche, et l'ennemi s'y heurterait contre un de ces grands murs longitudinaux qui caractérisent les formes montueuses du Jura. A une lieue en arrière, le plateau est sillonné du nord au sud sur un développement de 30 kilomètres parallèlement à la frontière par une fissure énorme au fond de laquelle coule le Dessoubre.

Les escarpements formidables de cette coupure offrent sur le plateau une ligne de défense de premier ordre contre un ennemi qui aurait surpris ou forcé le passage du Doubs. Vingt mille hommes, composés même aux deux tiers de troupes territoriales, rendraient ce secteur de la frontière infranchissable.

La partie la plus vulnérable, quoique très forte encore, est le front compris entre le saut du Doubs et le mont Risoux au nord du passage des Rousses. Ce secteur central présente un développement de près de quatre-vingts kilomètres. La frontière suit encore un instant le Doubs, puis la rive du lac de Chaillexon ou des Brenets, au sud de laquelle elle est tracée conventionnellement à travers les crêtes et les combes jurassiques. Une première grande route, celle de la Chaux-de-Fonds et du Locle (villes industrielles importantes du Jura neufchâtelois) à Besançon, franchit la frontière et passe le Doubs à quelques pas de son embouchure dans le lac des Brenets, puis suit sa vallée jusqu'à la petite ville de Morteau. De Morteau, de nombreux chemins rayonnent dans toutes les directions sur le plateau séquanais. La route nationale de Besançon à Morteau est doublée d'un chemin de fer en construction qui reliera la capitale de la Franche-Comté au réseau helvétique par le Locle et La Chaux-de-Fonds, d'où la ligne suisse bifurque au nord sur Bienne et au sud sur Neufchâtel. La voie de Bienne aurait une haute importance pour les Allemands et constituerait dans l'hypothèse que nous envisageons une de leurs lignes principales d'opérations.

Une deuxième route venant de Neufchâtel par La Chaux-du-Milieu coupe la frontière à huit kilomètres environ au sud de la précédente, et tombe directement sur Morteau. Une troisième enfin franchit la ligne de démarcation à deux lieues plus au sud, pour aboutir au pont de la Roche sur le Doubs à trois kilomètres en amont de Morteau. Il n'y a pas

d'exagération à considérer Morteau comme l'une des clés du Jura. Le chemin de fer et les trois routes qui y convergent permettraient à l'ennemi, s'il réussissait à se saisir de ce point essentiel, de faire tomber, en les prenant à revers, toutes les défenses du défilé de Joux qui conduit de Neufchâtel à Pontarlier. La ville même de Morteau est située dans une position susceptible de solide défense. En occupant fortement les hauteurs qui dominent la rive gauche du Doubs et du lac des Brenets, au dessus du pont de Villiers, on barrerait la route principale. Les deux autres pourraient conduire l'ennemi dans le vallon de Morteau, mais la rivière et les escarpements qui la dominent offriraient d'excellentes positions à la droite des Français. Renforcées par des ouvrages de campagne, ces positions seraient d'autant plus difficilement abordables que les gorges du Doubs empêchent les mouvements tournants au nord et au sud de la position. Un échec à Morteau ne serait pas, du reste, irréparable. L'accès du plateau séquanais est intercepté à deux lieues à l'ouest de Morteau par la chaîne abrupte et boisée du mont Chaumont, qui se développe parallèlement à la frontière sur 27 kilomètres de front entre les gorges profondes du Dessoubre et de la Loue. Un seul chemin carrossable franchit le Chaumont à peu près au même endroit où le chemin de fer doit passer en tunnel. Il serait très difficile soit de débusquer de front l'armée française des crêtes du Chaumont, soit de la forcer par des manœuvres de flanc à évacuer cette belle ligne de défense.

L'importance de la position de Morteau avait fait songer depuis longtemps à la maîtriser au moyen de la fortification permanente. La construction d'un grand fort d'arrêt est décidée en principe. On a hésité longtemps entre deux emplacements : celui du Tantillon, montagne élevée de 1165 mètres qui domine Morteau au nord, et celui du mont Gaudichot (988 mètres d'altitude), situé au midi entre le Doubs et la

frontière suisse. Nous ignorons si une décision définitive a été prise.

A 35 kilomètres environ au sud de Morteau s'ouvre le débouché de Pontarlier, plus important encore que le précédent. Le massif du Jura se rétrécit considérablement à la hauteur de Pontarlier. Les routes qui rayonnent de cette ville à l'ouest dans la direction de Châlons, Beaune et Dijon, atteignent la plaine vers Arbois, Poligny et Lons-le-Saulnier sans se heurter à des obstacles naturels appréciables. L'armée ennemie qui tiendrait Pontarlier aurait donc bientôt après gagné la plaine de la Saône, en débordant le plateau séquanais d'un côté et de l'autre les terrasses abruptes du Jura méridional. Pontarlier est assis sur les deux rives du Doubs. La rivière, sortie du lac de Saint-Point, traverse une cluse étroite et profonde à l'issue de laquelle la ville est bâtie. L'entrée de la cluse, barrée par le château historique de Joux, est le point de convergence de plusieurs routes importantes. La première est la grande route de Neufchâtel, doublée d'un chemin de fer qui vient de Suisse par la vallée des Verrières. La deuxième, doublée elle aussi d'une voie ferrée — le chemin de fer de Lausanne par Jougne et la combe de Mijoux — vient s'embrancher sur la précédente au pied même du rocher de Joux. La cluse du Doubs, entre le fort et Pontarlier, n'a que trois kilomètres de largeur. Les roches de Larmont, dont les cimes atteignent près de 1200 mètres, la surplombent au nord, tandis qu'elle est commandée au sud par une arête haute d'un millier de mètres. C'est à l'entrée de ce défilé que l'arrière-garde de l'armée de l'Est livra son dernier combat aux Prussiens en couvrant la retraite du gros de l'armée qui se réfugiait en Suisse par la vallée des Verrières. La frontière entre les Verrières suisses, où le chemin de fer de Neufchâtel entre sur le territoire français, et Vallorbe (25 kilomètres au sud), dernière station suisse de la ligne de Lausanne, est

franchie par plusieurs chemins qui viennent tous converger à l'entrée de la cluse.

Il semblerait donc qu'il suffise de tenir fortement le défilé pour fermer à l'ennemi le débouché de Pontarlier. Le château de Joux, bâti sur un rocher isolé au point de convergence de la vallée des Verrières, de la combe de Mijoux et de la cluse, était destiné à cet office. Son canon bat efficacement la jonction des deux chemins de fer. Le fort de Larmont, situé sur un éperon de la montagne plongeant sur l'entrée de la cluse, double les feux du château de Joux. Ces deux ouvrages toutefois n'interceptent sérieusement que la voie ferrée. La montagne du Larmont est en effet tournée au nord par un chemin qui aboutit, après avoir franchi le col d'Entreporte, à la grande route de Morteau à Pontarlier, à trois kilomètres seulement de cette dernière ville. Au sud, une excellente route se détache de celle de Lausanne, près de Jougne, passe à la pointe méridionale du lac de Saint-Point, et descend en plaine à Bonnevaux, d'où l'on coupe le chemin de fer de Dijon à 16 kilomètres à l'ouest de Pontarlier. Il faut considérer enfin que le château de Joux et même le fort de Larmont sont dominés par des hauteurs voisines, ce qui, en cas d'attaque régulière, ne permettrait pas d'espérer une très longue résistance. On a projeté de renforcer ce groupe d'ouvrages par deux Batteries. L'une d'elles, qui aurait l'importance d'un véritable fort, couronnerait la crête la plus élevée de la montagne du Larmont. Ce fort aurait le double avantage de tenir sous son canon la route de Morteau et de protéger contre toute attaque régulière le fort actuel du Larmont. L'autre se dresserait sur le plateau qui surplombe la rive gauche du Doubs et commande le château de Joux. Ces deux onvrages compléteraient l'occupation solide de la position de Pontarlier.

Il convient enfin de maîtriser les chemins qui se détachant

de la grande route de Lausanne au col de Jougne, permettraient d'échapper aux défenses de Pontarlier et de traverser le massif du Jura. Indépendamment de celui dont nous avons parlé et qui permet de se porter à l'ouest de Pontarlier, en défilant à douze kilomètres au sud de la cluse barrée par les forts, un deuxième chemin très carrossable descend plus au sud encore par la vallée de Mouthe et va s'embrancher sur la route de Genève à Dijon, entre Morez et Champagnole — c'est-à-dire derrière le défilé gardé par le fort des Rousses. Ces deux routes sont barrées par un fort d'arrêt situé à Saint-Antoine, au débouché même du col de Jougne du côté de France.

Du mont Risoux au Rhône, s'étend le secteur méridional de la frontière du Jura. C'est celui qu'aborderait l'aile gauche ennemie, formée en majeure partie par les corps d'armée italiens et qui aurait Lyon pour objectif immédiat. La ligne frontière obliquant à l'est à partir du mont Risoux coupe la vallée de Joux dont l'extrémité méridionale reste par conséquent française, contourne ensuite le flanc occidental de la Dôle pour couper la dernière crête du Jura et descendre dans la plaine comprise entre le lac de Genève, le Rhône et le pied des montagnes. Notre arrondissement de Gex occupe tout le sud-ouest de cette plaine. Le territoire français s'étend ainsi jusqu'à la banlieue de Genève, qu'une mince bande de territoire suisse, le long du lac, rattache seule au canton de Vaud. La ville de Genève est la base d'opérations nécessaire de toute action contre le secteur méridional du Jura français. C'est de Genève que rayonnent les diverses routes qui vont franchir la frontière, et c'est par Genève seulement qu'il est possible d'aborder la haute Savoie dont l'occupation par les Français serait, dans l'hypothèse envisagée, une menace permanente pour le flanc gauche des Italiens. Genève serait par conséquent le premier objectif de

leur armée dès qu'elle aurait réussi à déboucher du Valais et à se déployer sur les plateaux vaudois de la rive nord du lac de Genève. Les troupes françaises auraient certainement devancé l'ennemi à Genève. Elles pourraient y être quelques heures après que les premières avant-gardes allemandes auraient violé la neutralité suisse, au plus tard deux jours après, c'est-à-dire en temps utile pour recueillir les milices de Fribourg et de Vaud, sans parler des Génevois, et couvrir Genève une semaine au moins avant l'arrivée des assaillants.

Les cartes les plus imparfaites permettent de voir qu'entre le Jura et les bords du lac, au nord de Genève, la plaine est assez resserrée pour qu'une armée déployée la gauche aux montagnes, la droite au lac, ait la certitude absolue de n'avoir à redouter que des attaques de front. Il n'y a, par exemple, que dix kilomètres entre le pied de la Dôle et Nyon sur le lac. Deux corps d'armée, couverts par des ouvrages de campagne exécutés en moins de vingt-quatre heures, défieraient sur un tel front l'attaque de forces énormément supérieures. Une bataille gagnée au nord de Genève par les envahisseurs serait donc la condition préalable d'une attaque des passages du Jura méridional.

Supposons pourtant cette bataille gagnée. L'ennemi maître de Genève et du pays entre la montagne, le Rhône et le lac, rencontrerait en face de lui le rempart du Jura franchi par trois routes ayant servi de lignes de retraite à l'armée battue. La plus septentrionale part de Nyon sur le lac, passe à Saint-Cergues au pied de la Dôle, s'élève sur le flanc de cette montagne, franchit une première crête, puis un plissement de la terrasse jurassique, et débouche à travers des forêts et des gorges abruptes sous le canon du fort des Rousses. Du plateau des Rousses, le chemin descend dans la combe de la Bienne, au bourg de Morez, remarquable par son activité industrielle. De Morez, la route rampe

au flanc d'escarpements énormes, franchit un nouveau rempart jurassique, gagne Saint-Laurent, puis Lons-le-Saulnier et les plaines de la Saône, à travers une région coupée d'obstacles et de boulevards naturels de défense. La seconde route part de Genève, entre en France à Ferney-Voltaire (4 kilomètres), passe à Gex, chef-lieu d'arrondissement, et s'élève par des lacets multiples jusqu'au col de la Faucille. De ce col on jouit d'une vue incomparable en se retournant du côté de l'Orient. Les fraîches campagnes de Gex, le lac de Genève, les riantes collines du pays de Vaud, l'amoncellement grandiose des monts de la Savoie, les blanches cimes de l'Oberland à l'horizon, émeuvent et ravissent le spectateur.

Sur le revers ouest de la Faucille, la route se bifurque. La branche de droite va se souder par la vallée des Dappes à la route de Nyon à Morez par Saint-Cergues et la Dôle. La branche de gauche, qui continue le tronc initial, passe à Saint-Claude, d'où divers chemins rayonnent soit sur Bourg et Mâcon, soit sur Lons-le-Saulnier et Châlons. Les plissements du Jura, parallèles à la frontière, sont dans cette région de plus en plus multipliés, âpres, coupés de combes et de cluses formidables. La troisième route sort de Genève en longeant la rive droite du Rhône, et se glisse en corniche sur le flanc de la brèche ouverte par le fleuve à travers la montagne entre Collonges et Bellegarde. Le chemin de fer de Genève à Lyon et à Paris double la route de terre. Tout ce front, des Rousses jusqu'à Bellegarde, mesure près de cinquante kilomètres.

Le chemin de Nyon à Morez par Saint-Cergues et la Dôle fut suivi en 1814 par un corps d'armée autrichien. La route n'était interceptée à cette époque par aucun ouvrage de fortification, et elle ne fut pas même défendue. L'année suivante, une poignée d'hommes abrités par des retranchements improvisés, arrêtèrent l'ennemi tout un jour à l'entrée

de la gorge de Morez. Le grand fort des Rousses, construit il y a quarante ans, barre aujourd'hui le passage. C'est un ouvrage d'un grand développement, avec des magasins et des logements considérables. Cependant il ne voit ni le col même de la Dôle ni, à plus forte raison, celui de la Faucille, qui s'ouvre à treize kilomètres au sud. L'ennemi après avoir débusqué les Français de ces deux cols, pourrait entreprendre le siège du fort des Rousses sans rencontrer de trop grandes difficultés. La route de Saint-Cergues et la branche du chemin de la Faucille qui vient rejoindre celle-ci par la vallée des Dappes permettraient d'amener de l'artillerie de siège sur des hauteurs qui commandent le fort du côté de la Dôle, à moins de trois kilomètres de distance. Le Gros-Crétet, à l'extrémité sud de Risoux, le commande aussi du côté du nord. Il a été question d'y construire une Batterie; mais il est essentiel d'observer que les positions de l'armée française sur les flancs orientaux de la Dôle seraient formidables, et qu'il suffirait de quelques ouvrages de campagne pour les rendre inexpugnables. La même observation peut s'appliquer au passage de la Faucille. Aucune fortification permanente ne garde le col, mais les rampes sur lesquelles se déroulent les lacets de la route de Gex sont si abruptes et les rochers qui commandent le col si escarpés, que la Faucille, occupée par quelques bataillons, serait absolument inabordable.

De la Faucille jusqu'au défilé du Rhône à Bellegarde, la chaîne, très élevée et impraticable aux armées, n'est traversée par aucun chemin. C'est dans cet intervalle que se dressent le Reculet, le Grand-Credo et les sommets du mont Vuache, arête jurassique qui se prolonge à travers la Savoie. La gorge où la route nationale et le chemin de fer de Lyon se glissent entre la montagne et le lit torrentueux du Rhône, est interceptée par le fort de l'Écluse. Ce fort se compose de deux

ouvrages dont le plus élevé domine la vallée d'une centaine de mètres. On doit en construire un troisième sur une des crêtes du Grand-Credo, de manière à dominer l'éperon du mont Vuache, d'où l'on plonge sur les ouvrages actuels. Le défilé n'en est pas moins, dès à présent, inabordable par la rive droite du Rhône. La position, malheureusement, pourrait être tournée par la rive gauche si l'armée française ne tenait pas fortement les débouchés de Genève vers la Savoie. Une bonne route sort de Genève par Carouge, entre en France à Saint-Julien, contourne le mont Vuache au sud, et débouche sur le Rhône à Seyssel, à 22 kilomètres en aval des forts de l'Écluse. Un chemin qui se détache de cette route avant d'arriver à Seyssel permet d'atteindre Bellegarde immédiatement en arrière de la gorge barrée par le fort. C'est auprès de Bellegarde que se produit la fameuse « perte du Rhône. »

Le fleuve, dans cette partie de son cours, roule ses eaux au fond d'une fissure si étroite, que son lit ne constitue pas un obstacle sérieux. Ce n'est qu'en aval de Bellegarde qu'il redevient large et difficile à franchir. La défense des lignes du Jura méridional devrait donc être complétée par l'occupation solide des montagnes de Savoie, les Voirons, la Salève, le mont de Sion et le mont Vuache, qui se dressent en amphithéâtre au sud du bassin de Genève.

Il résulte de cet aperçu que l'armée française, forcée d'abandonner les plateaux du canton de Vaud et la plaine génevoise, trouverait néanmoins de la Dôle au Rhône un rempart dont la force naturelle ne laisse qu'un faible rôle à la fortification. La position des Français serait d'autant meilleure qu'une bonne route qui mène des Rousses à Bellegarde par la vallée de la Valserine rendrait faciles les mouvements latéraux et permettrait des concentrations rapides sur l'une ou l'autre aile à l'abri des vues de l'ennemi et hors de la portée de ses attaques. Il ne nous paraît pas que l'assaillant

pût songer un seul instant à aborder de front des défilés qui deviennent inexpugnables dès qu'ils sont sérieusement occupés et défendus. Or, une brigade d'infanterie en avant des Rousses au col de Saint-Cergues, une autre à la Faucille, en interdiraient absolument l'accès. Un détachement qui surveillerait dans les gorges de Mouthe le chemin détaché de la route du col de Jougne, dont il a été parlé plus haut, achèverait de couvrir la position. Il resterait aux deux corps d'armée dont nous avons supposé la concentration en avant de Genève trois divisions pour barrer le défilé de l'Écluse et parer au mouvement tournant par la Savoie. Ce mouvement d'ailleurs eût-il complètement réussi, ne compromettrait que médiocrement la situation de l'armée française sur le Jura. Le Rhône en effet, aussitôt après son confluent avec la Valserine, coule droit au sud pendant plus de 40 kilomètres. De Bellegarde à Culoz (25 kilomètres), point d'embranchement du chemin de fer d'Italie par le Mont-Cenis, il baigne le pied d'une formidable muraille jurassique, qui se termine au-dessus de Culoz par le Grand-Colombier, haut de 1534 mètres. En admettant que l'ennemi réussît à passer le Rhône à Bellegarde et à tourner ainsi le fort de l'Écluse, les Français trouveraient, à cinq kilomètres en arrière, des positions inexpugnables aux gorges de Châtillon de Michaille, où passe le chemin de fer de Mâcon, Nantua et Bourg. L'entrée de la gorge, dominée par l'éperon nord de la chaîne du Grand-Colombier, est reliée avec les Rousses par le chemin qui remonte la gorge de la Valserine. Ce nœud, couvert par des ouvrages de campagne, n'exigerait qu'un nombre relativement faible de défenseurs, quel que fût celui des assaillants. Quant à la chaîne du Grand-Colombier, elle n'est franchie que par un mauvais chemin facile à couper. L'ennemi serait donc forcé d'aller chercher son point de passage du Rhône à près de 60 kilomètres au sud de Genève.

Quelque dangereux que fût pour l'armée d'invasion un mouvement tournant de cette amplitude en face de l'armée française toujours maîtresse de redescendre du Jura par Saint-Cergues et par la Faucille, il est bon d'en envisager l'éventualité. Supposons donc qu'il soit exécuté par l'aile gauche italienne et poussé plus loin encore. La rive du fleuve, si puissamment commandée au-dessus de Seyssel et de Culoz, est plate entre les pentes du Grand-Colombier et la montagne de Parves, au nord du défilé de Pierre-Châtel. Il y a là un espace d'une dizaine de kilomètres s'ouvrant sur la plaine de Belley. Mais le fleuve, impétueux, large et profond, constitue un obstacle militaire de premier ordre. Quant au défilé de Pierre-Châtel, où la route de Chambéry à Nantua franchit le Rhône (15 kilomètres au sud de Culoz), il est défendu par deux forts qui commandent le pont et balaient le passage : ce sont le château de Pierre-Châtel, situé sur une roche isolée au débouché du défilé, et le fort des Bancs, construit sur un éperon de la montagne de Parves. Il domine le précédent et possède des vues sur le plateau de la rive gauche d'où l'on plonge sur Pierre-Châtel. L'aile droite de l'armée française serait donc solidement appuyée.

En résumé, la frontière du Jura, dans l'hypothèse même où la résistance des Suisses à la violation de leur territoire ne modifierait pas les conditions de la lutte, est susceptible de solide défense contre des forces de beaucoup supérieures. Un petit nombre d'ouvrages nouveaux de fortification transformeraient cette frontière naturelle, si puissante par elle-même, en un boulevard infranchissable. Dès à présent, un groupe de trois brigades au nord, un autre groupe de quatre divisions au centre, tenant Morteau, Pontarlier et le col de Jougne, et une force semblable dans le Jura méridional, moitié ligne et moitié armée territoriale, au total cent vingt mille combattants suffiraient pour parer à toutes les éventua-

lités, même à celle de la marche contre les défilés du Jura de cent vingt mille Allemands soutenus par un nombre égal d'Italiens.

II

Nous terminerons ce chapitre par une description succincte des nouvelles fortifications de Lyon. Cette grande cité est la base d'opérations et la place d'armes de seconde ligne des deux frontières des Alpes et du Jura.

Son importance est capitale pour la défense du sud-est. Si des fautes graves ou des accidents malheureux ouvraient à l'ennemi les passages du Jura ou des Alpes de Savoie, c'est à Lyon que se rallieraient nos forces, et c'est autour de Lyon que se déciderait le sort de la campagne sur ces frontières. En dehors même de l'éventualité d'une lutte à soutenir sur les Alpes et sur le Jura, Lyon est l'un des grands réduits de la défense nationale en cas d'invasion victorieuse par la frontière démembrée.

Tout le monde connaît la situation de Lyon au confluent du Rhône et de la Saône. Le fleuve qui coule droit à l'ouest depuis sa jonction avec l'Ain, vient se buter à Lyon contre les premières rampes du soulèvement des Cévennes. Il tourne alors à angle droit au sud, et conserve ensuite sa direction jusqu'à la Méditerranée. C'est au pied même de ces rampes que le Rhône reçoit la Saône venant de se creuser un étroit débouché entre les avant-coureurs des Cévennes et le haut plateau des Dombes. A ne consulter que la direction des vallées, c'est la Saône — orientée du nord au sud comme le cours inférieur du fleuve — qui en formerait la branche maîtresse. Mais le contraste est si frappant entre le cours lent et paisible de la rivière qui vient d'arroser les belles plaines de la Bourgogne et de la Comté et l'impétueux

torrent descendu des grandes Alpes, échappé victorieux des cluses du Jura — aussi violent et rapide en aval qu'en amont de son confluent avec la Saône — qu'il n'est pas possible d'hésiter. La Saône n'est qu'un tributaire.

Le site de Lyon abonde en contrastes. L'extrémité du plateau entre Rhône et Saône s'abaisse à pentes rapides sur le fleuve et sur la rivière, puis laisse une langue de terre alluviale de 8 à 900 mètres de large qui s'allonge pendant quatre kilomètres jusqu'au confluent des deux cours d'eau.

Les plus beaux et les plus riches quartiers de Lyon sont bâtis dans cette presqu'île. Le quartier de la Croix-Rousse — le centre célèbre du tissage de la soie — s'étage sur les pentes de l'éperon du plateau. Le terrain continue de s'élever mais à pentes plus douces durant huit kilomètres au nord de la Croix-Rousse. La distance entre les berges du plateau tombant sur le Rhône et celles qui surplombent la Saône n'est encore là que de trois à quatre kilomètres. A partir de ce point se développe, au nord, jusqu'aux premières arêtes du Jura vers Bourg, à plus de quarante kilomètres de Lyon, le plateau des Dombes, criblé d'une multitude d'étangs et de marécages. Sur la rive droite de la Saône, se dresse un groupe de véritables montagnes connu sous le nom de « massif du mont d'Or ». La colline escarpée de Fourvières, prolongée au sud par la colline de Sainte-Foy, projette ses talus presque verticaux sur le bord de la Saône. Le faubourg de Vaise occupe le fond du défilé de la Saône entre Fourvières et le revers ouest de la côte de la Croix-Rousse. Sur la rive gauche du Rhône s'étend, au contraire, dans la direction des Alpes, une magnifique plaine, à peine bossuée çà et là par quelques mamelons isolés. Les populeux quartiers de la Guillotière et des Brotteaux couvrent un vaste espace sur cette rive du fleuve. De nombreux ponts les relient à Lyon.

Telle est la situation unique qui fait de Lyon un centre

stratégique éminemment remarquable. Par la Croix-Rousse Lyon tient l'origine des plateaux de la Bresse et le nœud de convergence de toutes les routes du Jura et de la Franche-Comté; le défilé de Vaise lui ouvre la porte des plaines de la Bourgogne; par Fourvières et Sainte-Foy, Lyon prend pied sur les gradins des Cévennes; la vallée du Rhône lui ouvre le Midi méditerranéen, tandis que la Guillotière et les Brotteaux lui font une magnifique tête de pont sur les plaines où se déroulent tous les chemins des Alpes de Savoie et du Dauphiné.

L'ancienne fortification de Lyon, commencée vers l'année 1840, couvrait les positions naturellement fortes que les Lyonnais avaient défendues, au moyen d'ouvrages de campagne, dans le siège fameux qu'ils soutinrent en 1793 contre les troupes de la Convention nationale. Une enceinte fermait la Croix-Rousse du côté des Dombes. En avant de cette enceinte (déclassée dès avant 1870), à deux mille et deux mille cinq cents mètres au nord, étaient le fort de Montessuis et le fort de Caluire, commandant le premier la vallée du Rhône, le second la vallée de la Saône en amont. L'intervalle entre les deux forts n'était que de huit cents mètres. Sur la rive droite de la Saône le fort Saint-Jean et le fort de Vaise défendaient l'entrée du défilé ouvert par la rivière. La redoute de la Duchère, construite sur la première rampe des hauteurs du mont d'Or, flanquait ces deux ouvrages en avant à gauche du faubourg de Vaise. Le fort de Loyasse et l'enceinte de Fourvières couvraient cette colline à l'ouest. Le fort Saint Irénée et le fort Sainte-Foy avec une lunette intermédiaire assuraient la possession de la colline de Sainte-Foy qui se dresse au-dessus du confluent du Rhône et de la Saône et commande la pointe de Perrache où se trouvent la gare et les principaux établissements du chemin de fer. Sur la rive gauche du Rhône, les quartiers des Brotteaux et de la

Guillotière étaient couverts par les redoutes de la Tête-d'Or et des Charpennes, les forts des Brotteaux et de Villeurbanne, le fort Lamotte et le fort de la Vitriolerie. Ces divers ouvrages, adossés aux constructions des Brotteaux et de la Guillotière, jouaient le rôle d'enceinte plutôt que celui de forts détachés. Le périmètre était environ de 19 kilomètres.

Cette fortification, qui pouvait paraître suffisante à nos ingénieurs avec l'ancienne artillerie, était devenue singulièrement défectueuse depuis l'adoption du canon rayé. Les renflements de la plaine à l'est de la Guillotière commandent le fort de Villeurbanne à très courte distance. Le terrain qui monte de la Croix-Rousse jusqu'à Sathonay domine de même ceux de Caluire et de Montessuis. La ville était par conséquent exposée à être cruellement bombardée. L'assiégeant aurait d'ailleurs trouvé aux abords de Lyon des lignes d'investissement extrêmement fortes. Les hauteurs de Sathonay et de Vancia, à l'extrémité du plateau des Dombes, permettaient de fermer hermétiquement le secteur nord, entre Saône et Rhône, et fournissaient une excellente base de cheminements contre Caluire, Montessuis et la Croix-Rousse. Les mamelons de Bron, dans la plaine de la rive gauche du Rhône, auraient fourni un bon point d'appui au corps de blocus sur le secteur oriental. Au nord-ouest enfin, le massif du mont d'Or, qui domine tout le pays, aurait barré aux sorties de la garnison l'accès des plaines de la Saône, tandis qu'au sud-ouest les hauteurs d'Oullins, de Saint-Genis-Laval et de Chaponost, séparées de la colline de Sainte-Foy par le ravin de l'Izeron, auraient complété le cercle de circonvallation.

Les nouvelles défenses de Lyon ont mis la ville à l'abri d'un bombardement et ont transformé tous ses abords en un immense camp retranché dont l'investissement exigerait des masses énormes, et qui peut servir désormais de pivot aux opérations d'une grande armée.

Le trait le plus remarquable de l'organisation défensive de Lyon est la transformation du massif du mont d'Or en une forteresse en quelque sorte indépendante. La partie la plus élevée du massif se dresse dans un espace de neuf kilomètres de long sur six de large compris entre la Saône à l'est, les pentes de la vallée profonde de l'Azerges au nord, et à l'ouest l'ancienne route nationale de Lyon à Mâcon par le col de Limonest, où Augereau tenta d'arrêter les Autrichiens en 1814. Les principaux sommets en allant du sud au nord sont d'abord le mont Ceindre, dont la cime, haute de 416 mètres, est à six kilomètres à vol d'oiseau au nord du faubourg de Vaise. Ses flancs tombent en talus escarpés sur la Saône, et sa crête domine de près de 150 mètres le haut plateau de Sathonay, situé, en face, de l'autre côté de la Saône. Puis vient le mont d'Or proprement dit, haut de 612 mètres, qui projette une longue croupe dont l'éperon tombe sur la Saône vis-à-vis Neuville (13 kilomètres en amont du faubourg de Vaise). Un troisième sommet, de 588 mètres d'altitude, commande le plateau de Limonest, au-dessus duquel il se dresse de plus de 200 mètres. Le plus septentrional enfin, le mont Verdun, est aussi le plus élevé. Il atteint 625 mètres d'altitude. C'est un superbe piton aux flancs couverts de vignes qui domine la plaine de la Saône, la vallée inférieure de l'Azerges et tout le pays au nord jusqu'à Anse et Trévoux. Un fort couronne la cime du mont Verdun. Le canon de ses batteries tient sous son feu le chemin de fer de Lyon à Paris et la jonction de la ligne du Bourbonnais. Il peut tirer jusqu'à Anse et Trévoux et fouiller la plaine entière. Une batterie annexe dite des Carrières occupe un éperon à trois ou quatre cents mètres à l'ouest du fort et balaie le plateau de Limonest. La batterie du Mouton sur la cime culminante du mont d'Or, et la batterie de Narcel sur le piton intermédiaire entre le mont Verdun et le mont d'Or, contribuent aussi à appuyer le flanc ouest et

à maîtriser le sommet de la haute croupe de Limonest. Le mont Ceindre enfin est couronné par une batterie dite de la Freta, qui voit la vallée de la Saône jusqu'à Neuville et qui peut tirer par dessus la vallée sur le plateau au nord de Sathonay. La batterie de la Freta n'est qu'à 4,000 mètres à vol d'oiseau du fort du mont Verdun; les autres sont intermédiaires, mais beaucoup plus rapprochées du mont Verdun que de la Freta.

Ce remarquable groupe d'ouvrages doit à son site surtout une force exceptionnelle. Leur commandement énorme les met à l'abri de toute attaque brusquée. Ils maîtrisent absolument jusqu'à la Tour-de-Salvagny (6 kilomètres au sud-ouest du mont Verdun) la haute croupe qui surplombe la vallée de l'Azerges, croupe que doit nécessairement gravir un ennemi marchant sur Lyon par la rive droite de la Saône. De la Tour-de-Salvagny, le front de la position incline au sud-est, par un angle à peu près droit, le long du ravin de Charbonnières, parcouru par le chemin de fer de Montbrison, et revient s'appuyer au plateau de Sainte-Foy. Le saillant de la Tour-de-Salvagny, qu'il serait très important de conserver, n'est couvert par aucun ouvrage permanent. Une Batterie doit être construite à Montrichard au-dessus du village de Charbonnières pour battre le ravin et les plateaux à l'ouest sur lesquels passe la route de terre de Montbrison. La forte position de Sainte-Foy, défendue à l'ouest et au sud par le ravin de l'Izeron, prolongement de celui de Charbonnières, a paru trop rapprochée de la ville et trop peu favorable au débouché de l'armée vers le sud. On a donc résolu d'occuper le groupe de collines compris entre le Rhône et les ruisseaux de l'Izeron et du Garon. Ces collines forment un massif dont les sommets dépassent 300 mètres d'altitude. Un fort doit couronner le point culminant, au Clos Roux, au dessus du village de Chaponost (4 kilomètres à vol d'oiseau

au sud-ouest de Sainte-Foy). Il sera flanqué de deux Batteries, celle de Bruissin, à 1300 mètres au nord du fort, et celle de l'Orme, sur une éminence à 800 mètres à l'est. La côte Lorette, qui se dresse au-dessus de Saint-Genis-Laval et qui peut être considérée comme l'éperon sud de ce massif, recevra une Batterie enfilant le vallon du Garon. Enfin sur les bords mêmes du Rhône, entre l'éperon de la côte Lorette et le fleuve, on a occupé le plateau d'Irigny par les deux batteries de Montcorin et de Champvillard. La dernière est sur le bord immédiat du Rhône, qu'elle domine de quatre vingts mètres. Le chemin de fer passe sur la berge, au pied de la Batterie.

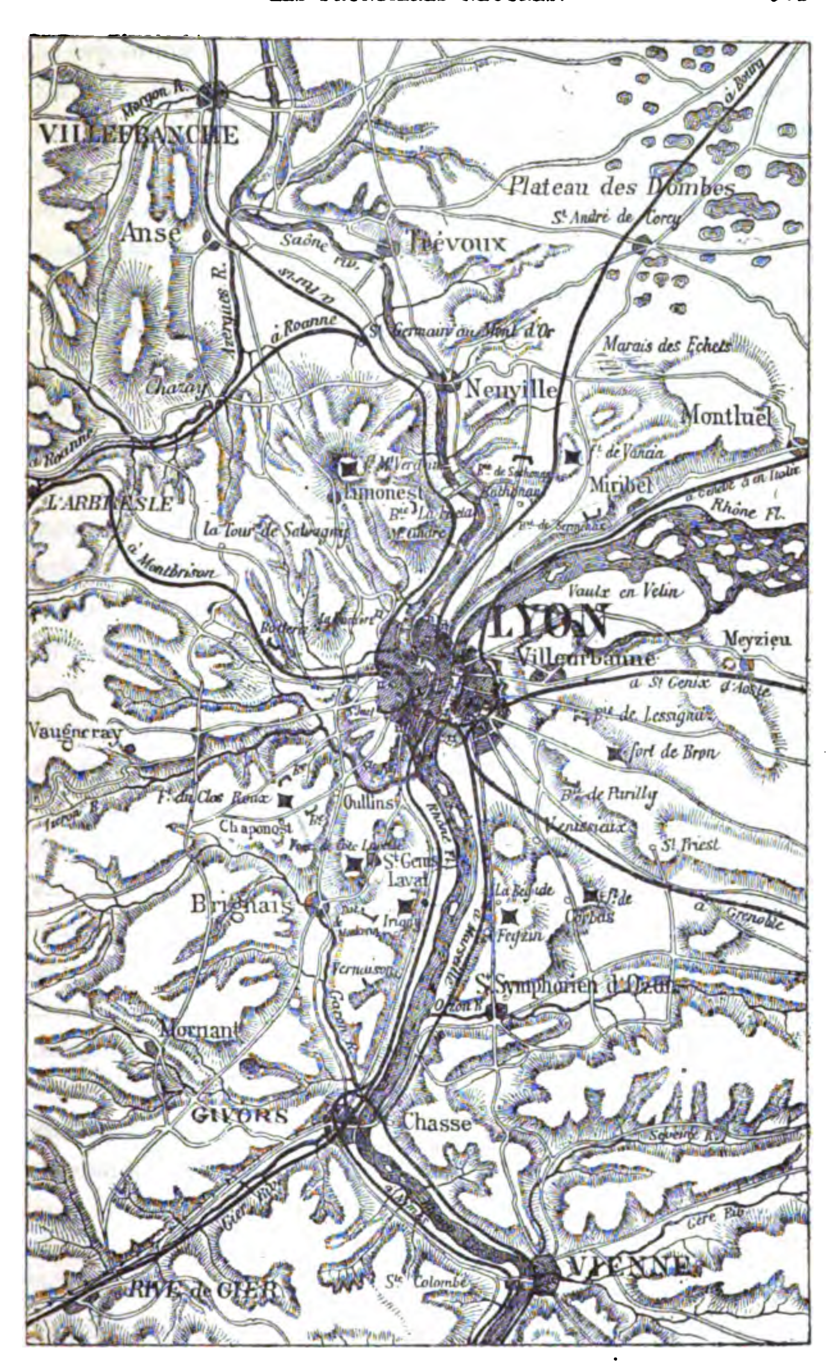
Le secteur compris entre la Batterie de Bruissin et celle de Champvillard mesure près de dix kilomètres. Les six ouvrages que nous venons d'énumérer lui assurent une sérieuse force de résistance. Il serait bon toutefois de renforcer par des ouvrages de campagne l'intervalle entre Chaponost et la côte Lorette, où divers sommets d'un relief presque égal à celui que couronnent les ouvrages fourniraient de bons postes d'attaque. Ainsi consolidé, le front sud, sur la rive droite du Rhône, serait d'autant plus puissamment organisé pour la défense que les hauteurs de Sainte-Foy offrent en arrière une deuxième ligne extrêmement forte. Le secteur de la rive gauche du Rhône, qu'on peut considérer comme la grande tête de pont de Lyon vers les Alpes, est désormais couvert de manière à préserver la ville du bombardement et à fournir en même temps de larges débouchés à l'armée de campagne. Sur les bords mêmes du Rhône, en face du plateau d'Irigny et de la Batterie de Champvillard, on a occupé le plateau de Feyzin. Ces hauteurs, qui n'ont d'ailleurs qu'un médiocre relief au-dessus de la plaine, ont reçu deux forts : le fort de Feyzin qui commande les berges du Rhône et croise ses feux avec la batterie de Champvillard, et le fort de Corbas situé

à moins de quatre kilomètres à l'est. Ce dernier balaie la plaine où court le chemin de fer de Grenoble, tandis que l'autre tient la ligne de Lyon-Marseille. Les deux ouvrages sont situés à huit kilomètres au sud de l'ancien fort de la Vitriolerie. Un faible massif isolé au milieu de la plaine sert de support au groupe d'ouvrages qui couvre directement la Guillotière. C'est le massif de Bron, renflement de terrain de quelques kilomètres en tous les sens plutôt que colline. Le fort de Bron en occupe la pointe sud-est. Il balaie la plaine au loin le long de la route de Grenoble. Le fort de Bron est flanqué par la batterie de Parigny à l'ouest et par celle de Lessignaz au nord. Celle-ci bat la plaine jusqu'aux bords du fleuve en amont de Lyon. Le fort de Bron et ses batteries annexes sont plus rapprochés de Lyon que les forts de Feyzin et de Corbas. Leur distance de la Guillotière n'est que de quatre mille cinq cents à cinq mille mètres. Par contre l'intervalle ouvert entre le fort de Corbas et celui de Bron est de six kilomètres. La batterie de Lessignaz est de même à six kilomètres du Rhône, à sept même de la batterie de Sermenaz qui couronne un promontoire sur la rive droite du fleuve. Ces intervalles devraient être renforcés en temps de guerre par des ouvrages du moment.

Au nord de la Croix-Rousse, entre Rhône et Saône, on a porté la défense jusqu'à l'arête sud du plateau des Dombes. Les pentes qui commencent au pied de la côte de la Croix Rousse, montent toujours par étages successifs jusqu'à la hauteur de Vancia (10 kilomètres au nord de Lyon sur la route de Bourg), où l'on atteint l'altitude de 328 mètres. Les premiers marais des Dombes commencent à apparaître à quelques kilomètres plus loin. Les crêtes de Vancia se courbent au sud-est jusqu'au Rhône sur lequel plonge le promontoire à pic que couronne la batterie de Sermenaz, et à l'ouest jusqu'à la Saône par Sathonay et l'éperon qui domine le

village de Fontaines en face du mont Ceindre. C'est un arc de huit kilomètres de développement. Un fort considérable couronne la hauteur de Vancia. Il balaie tout le plateau en avant au nord le long de la route et du chemin de fer de Bourg. La batterie de Sermenaz surveille la route et le chemin de fer de Genève, qui passent à ses pieds sur la berge du fleuve, et elle permet de tirer à toute volée de canon dans la plaine de la rive gauche, à l'est des Brotteaux et de Villeurbanne. Entre le fort de Vancia et la Saône, une Batterie dressée sur la hauteur de Sathonay, au nord de l'ancien camp d'instruction, croise ses feux sur le plateau avec ceux du fort principal, dont elle n'est éloignée que de moins de trois kilomètres. Le front relativement resserré de ce secteur est donc fortement défendu, tandis que l'élargissement du plateau des Dombes, au nord de Vancia, favoriserait singulièrement les sorties de l'armée de Lyon par les routes de Bourg, de Trévoux et de Genève.

Le périmètre total du nouveau camp retranché de Lyon n'atteint pas moins de soixante kilomètres. Le simple investissement de la place dans les conditions du siège de Paris en 1870-71, c'est-à-dire à raison d'un corps d'armée par secteur de dix kilomètres, exigerait six corps d'armée, soit une force de cent quatre-vingt mille combattants! Soixante mille hommes de troupes de réserve et de troupes territoriales suffiraient parfaitement à la défense active du camp retranché. Aussi l'investissement complet et le siège de Lyon comptent-ils désormais, même dans l'hypothèse du passage victorieux des Alpes ou du Jura par une armée d'invasion, parmi les événements de guerre les moins vraisemblables. Il ne faudrait cependant pas se dissimuler que le front ouest présente une lacune qui pourrait être dangereuse si le camp retranché ne renfermait pas une garnison mobile suffisante. L'espace compris entre le groupe du mont d'Or et le groupe


VILLEFRANCHE
Anse
Chazay
Plateau des Dombes
St André de Corcy
Trévoux
Saône riv.
à Roanne
St Germain au Mont d'Or
Marais des Echets
Neuville
Montluel
Limonest
Miribel
Ft de Vancia
L'ARBRESLE
la Tour de Salvagny
à Montbrison
Rhône Fl.
Vaulx en Velin
LYON
Meyzieu
Villeurbanne
à St Genix d'Aoste
Vaugneray
fort de Bron
Oullins
Chaponost
Bt de Parilly
St Priest
St Genis Laval
Brignais
Irigny
Feyzin
à Grenoble
St Symphorien d'Ozon
Mornant
GIVORS
Chasse
Gère Riv.
VIENNE
RIVE de GIER
Ste Colombe

des Batteries du sud est à peu près ouvert. L'ennemi qui se serait logé sur les hauteurs de la Tour-de-Salvagny pourrait descendre vers Lyon par la route de l'Arbresle et le chemin de fer qui suit le ravin de Charbonnières, à l'abri des feux du mont d'Or et de ceux du groupe de Chaponost. La batterie de Montrichard ne serait pas un obstacle sérieux, et l'assaillant arriverait sans peine au pied du revers ouest de Sainte-Foy. Lyon sans doute ne serait pas pris pour cela; mais des batteries de bombardement dressées sur les pentes, au-dessus du chemin de fer de Montbrison, pourraient atteindre la ville par dessus Fourvières et Saint-Irénée. Mais il est infiniment peu probable que la défense de Lyon soit jamais livrée aux seules forces d'une garnison insuffisante. C'est comme pivot d'une armée de campagne que cette grande place de guerre affecte une haute valeur stratégique. Or, à ce dernier point de vue, il est difficile d'en surfaire les avantages. Trois ou quatre corps d'armée, appuyés sur la garnison fixe, arrêteraient devant Lyon des forces immensément supérieures, et couvriraient contre l'invasion non seulement le Midi, mais aussi toute la France centrale. Un ennemi qui a franchi les Alpes ou le Jura ne peut négliger Lyon. Si l'envahisseur descend des Alpes, Lyon est la porte qu'il faut forcer pour s'élever vers la Bourgogne ou pénétrer dans la région de la Loire moyenne. S'il a franchi le Jura, Lyon menace ses flancs et ses lignes de communications. Dans l'hypothèse même d'une invasion par la seule frontière de l'Est, la présence d'une armée française à Lyon force l'ennemi à en immobiliser une au moins à la hauteur de Dijon, pour parer au retour offensif des Français sur les derrières de l'envahisseur par Langres, Épinal ou Belfort.

Il suffit d'ailleurs, pour se faire une première idée de la valeur du camp de Lyon, de réfléchir à l'avantage décisif qu'assure à l'armée maîtresse de cette position sans égale

la faculté de déboucher librement, à l'insu de l'ennemi, sur quatre régions distinctes d'opérations, séparées par des fleuves et des montagnes : au nord-est, sur le plateau des Dombes et les plaines de la Bresse, entre le Jura, le Rhône et la Saône; au sud-est, dans les plaines entre le Rhône, l'Isère et les débouchés de la Savoie; au nord, dans les plaines de la Saône, la gauche aux montagnes qui séparent son bassin de celui de la Loire; au sud enfin, dans la vallée du Rhône et dans l'âpre région entre le Rhône et les Cévennes. Les trois grandes lignes d'eau du Rhône supérieur, de la Saône et du Rhône inférieur franchies à Lyon, à leur point de convergence, par les nombreux ponts que protège la ceinture du camp retranché, barrent les voies à l'ennemi, les ouvrent à l'armée française. Une armée italienne qui aurait forcé les défilés de la Savoie — nous verrons dans le chapitre suivant combien l'entreprise serait malaisée — ne pourrait songer à s'élever vers le nord qu'après avoir passé le Rhône supérieur entre Pierre-Châtel et Lyon. En jetant ses ponts en amont du confluent de l'Ain (25 kilomètres à l'est de Lyon), cette armée devrait d'abord exécuter le passage du fleuve pour se heurter immédiatement après à la ligne de l'Ain, opération extrêmement délicate en présence de forces françaises de quelque importance. En aval du confluent de l'Ain, le passage tomberait dans le rayon immédiat du camp retranché de Lyon. Dans l'une et l'autre hypothèse, l'armée française serait maîtresse de laisser l'ennemi s'avancer au nord du fleuve et de déboucher en masse par le secteur de la rive gauche, pour se jeter en une ou deux marches au plus sur les lignes de communications de l'envahisseur. Plus l'armée ennemie se serait élevée au nord vers Bourg et Mâcon, plus sa situation serait critique. La force des choses l'obligerait par conséquent à diviser ses forces en deux masses, l'une au nord, l'autre au sud du fleuve. Mais ces masses, trop éloignées

pour s'appuyer mutuellement, s'exposeraient à être attaquées l'une après l'autre et battues en détail. Deux cent mille hommes suffiraient à peine à exécuter une telle manœuvre contre cent mille Français concentrés au camp de Lyon.

Ce ne serait encore là que le début des difficultés. Après avoir traversé les Dombes, l'ennemi devrait aussi franchir la Saône, et il lui faudrait, avant de songer à marcher vers Dijon, se garer contre le débouché du camp de Lyon entre la rive droite de la Saône et les montagnes du Beaujolais. Aux forces immobilisées sur la rive gauche du Rhône, il faudrait ajouter des forces égales immobilisées de même dans les Dombes. Le troisième tronçon de l'armée assaillante pourrait seul passer la Saône pour se rabattre sur Lyon du nord au sud. Quant à l'hypothèse de la continuation de la marche de l'ennemi sur Dijon ou vers la Loire, cent mille Français demeurant concentrés dans le Lyonnais, elle est absolument chimérique. Les deux cent mille hommes que nous avons attribués à l'envahisseur seraient dès lors coupés en trois tronçons incapables de se prêter secours, séparés par deux grandes lignes d'eau, à plusieurs étapes les uns des autres, et l'armée de Lyon n'aurait encore perdu ses communications ni avec Marseille et le Midi, ni avec le Centre, ni avec Paris par le Bourbonnais. Son offensive, soit en Dauphiné par la rive gauche du Rhône, soit en Bresse entre Rhône et Saône, soit dans le Beaujolais, mettrait l'ennemi en péril d'un désastre, car tout échec ferait perdre sa voie de retraite, soit à l'un des tronçons, soit même à l'armée entière.

La position du camp retranché de Lyon, moins favorable contre un ennemi venant du Jura, ne laisserait pas néanmoins d'être exceptionnellement avantageuse. Dans le cas d'une coalition entre l'Allemagne et l'Italie, Genève, le plateau Vaudois, le Valais, le Simplon, seraient, comme nous l'avons vu précédemment, des lignes essentielles de communications

pour l'armée italienne. Un retour offensif de l'armée de Lyon filant sous la protection du Rhône supérieur et tombant sur Genève, mettrait ces communications en péril. Cette manœuvre aurait encore une sérieuse efficacité dans l'hypothèse de la violation de la neutralité suisse par les Allemands seuls. Napoléon, en 1814, en avait conçu la pensée après le passage du Jura par les Autrichiens. Mais Augereau n'eut ni l'énergie morale ni les moyens matériels de l'entreprendre avec succès. Les rassemblements de conscrits dont disposait ce général et les pointes hardies poussées sur Genève par les quelques troupes que nous avions en Savoie, suffirent toutefois pour décider les coalisés à détacher soixante mille hommes des armées qui occupaient déjà la Bourgogne et à les diriger sur Lyon par les deux rives de la Saône. C'est contre cette armée que les troupes d'Augereau combattirent à Limonest. Il est certain que la présence d'une armée française à Lyon — ne fût-elle composée que de bataillons de réserve et de l'armée territoriale — obligerait aujourd'hui l'ennemi qui aurait pénétré dans le bassin de la Saône à exécuter une manœuvre analogue. Les fortifications de Lyon ne lui permettraient plus de se saisir de la ville, comme en 1814, et de rejeter les Français au delà de l'Isère. Mais ce n'est encore là que le moindre avantage du camp retranché.

Il est bon, pour arriver à une appréciation approximative des difficultés que l'ennemi rencontrerait, de reprendre une hypothèse analogue à la précédente. Supposons donc que quatre corps d'armée français se soient ralliés ou aient été formés à Lyon après l'entrée de l'ennemi en Franche-Comté et en Bourgogne, et que l'état-major allemand ait jugé nécessaire de mettre cette armée hors d'état de rien entreprendre. Six corps d'armée ennemis sont désignés pour cette tâche et marchent sur Lyon par les deux rives de la Saône. Les Français, trop inférieurs en nombre pour tenter une

bataille dans les plaines du Mâconnais, attendent l'ennemi sur les positions de Lyon. L'objectif de celui-ci est évidemment ou de forcer les Français à accepter une bataille en rase campagne, ou de les enfermer dans le camp retranché. Deux corps d'armée descendent la rive gauche de la Saône; les quatre autres, qui ont la mission la plus importante — celle d'isoler Lyon du centre et du sud-ouest de la France — suivent la rive droite. L'obligation de se garder contre un retour offensif de l'armée française débouchant par Sathonay et Vancia sur le plateau des Dombes, ne permet pas à l'ennemi de diminuer la force du groupe qui opère sur ce théâtre. C'est à l'un des deux corps d'armée de ce groupe qu'est d'ailleurs ultérieurement réservée la tâche de franchir le Rhône en amont de Lyon et d'aller couper les communications de la ville et du camp retranché avec Grenoble et la Savoie. Restent disponibles sur la rive droite de la Saône quatre corps d'armée opérant trop loin du plateau des Dombes pour recevoir, dans une journée de bataille, le secours des forces de la rive gauche. De ce seul fait résulte déjà pour l'armée de Lyon la faculté de combattre à nombre égal sur les hauteurs de la rive droite. L'ennemi, pour tourner Lyon à l'ouest et l'isoler du bassin de la Loire et du plateau central, doit nécessairement franchir la vallée de l'Azerges et celle de la Brevenne, qui vient s'y embrancher à l'Arbresle. Nous avons indiqué la belle position qui s'étend au-dessus du val de l'Azerges depuis le mont Verdun jusqu'à la Tour-de-Salvagny. A l'ouest de la Tour-de-Salvagny, la croupe se prolonge surplombant la ville de l'Arbresle et les villages situés dans le vallon de la Brevenne; elle se rattache plus loin à l'arête générale des Cévennes, qui court du sud au nord, à 25 kilomètres à l'ouest de Lyon. L'armée française trouverait sur ces crêtes un magnifique champ de bataille défensif, d'autant plus avantageux que l'ennemi, forcé de

maintenir ses communications par les ponts de la Saône avec les corps d'armée opérant sur le plateau des Dombes, serait obligé, pour marcher vers l'Arbresle, de s'allonger et de s'amincir démesurément. Mais supposons encore que l'armée française se bornât à garnir le front étroit compris entre le groupe du mont d'Or et la Tour-de-Salvagny. On peut évaluer à deux corps d'armée au moins les forces ennemies indispensables pour faire face entre l'Arbresle et Anse sur la Saône (15 kilomètres) et couvrir les lignes de retraite vers la Bourgogne. Deux corps d'armée seulement dans cette hypothèse resteraient disponibles pour compléter le demi-cercle à l'ouest de Lyon, et descendre sur Givors, objectif naturel du mouvement dans la direction du Rhône inférieur. Ce serait une nouvelle courbe de 40 kilomètres à décrire.

L'ennemi parvenu à Givors, l'investissement du camp de Lyon serait complet si l'un des corps d'armée du plateau des Dombes avait en même temps franchi le Rhône supérieur et pris position dans la plaine à l'est de la Guillotière, et si l'armée française n'avait pas profité de la marche de flanc de l'ennemi, de l'Arbresle vers Givors, pour se jeter sur ses colonnes décousues et les culbuter au sud loin de toutes leurs lignes de retraite. Mais fût-elle restée dans l'expectative, que la situation de l'ennemi ne serait pas moins délicate. Fractionné en quatre groupes épars, un corps d'armée dans les Dombes, un corps d'armée dans la plaine de la rive gauche du Rhône, ceux-ci séparés du reste de l'armée par le Rhône et la Saône, deux corps sur l'Azerges et la Brevenne, deux corps au sud entre la Brevenne et Givors, il offrirait aux Français, maîtres de choisir leur direction d'attaque et d'opérer hors de vue, en sécurité absolue, tous les changements de front nécessaires, quatre champs de bataille distincts où l'armée de Lyon aurait la certitude de combattre dans les

proportions de deux contre un au nord-ouest et au sud, de quatre contre un sur le plateau des Dombes ou dans la plaine orientale.

Nous pourrions continuer encore cette analyse des propriétés du camp de Lyon comme pivot d'opérations d'une armée de campagne. Mais les considérations qui précèdent justifient amplement la conclusion indiquée dès le début de cette étude. Lyon n'est plus seulement une formidable place de seconde ligne : les travaux de son nouveau camp retranché qui ne le cèdent en importance qu'à ceux de Paris, ont fait de la seconde cité de la République l'un des deux boulevards suprêmes de l'indépendance nationale.

TROISIÈME PARTIE

—

LES FRONTIÈRES NATURELLES

CHAPITRE XIII

LA FRONTIÈRE DES ALPES

Aperçu de la chaîne des Alpes. — Routes d'invasion sur la Savoie et le Dauphiné. — Organisation défensive de la Savoie. — Obstruction des débouchés de la Tarentaise et de la Maurienne. — Briançon et le col du mont Genèvre. — Fortification nouvelle de Briançon. — Grenoble, son rôle stratégique et ses nouveaux ouvrages. — Résumé des conditions de défense de la Savoie et du Dauphiné. — Esquisse d'offensive. — Ouvrages italiens de défense. — Frontière de la haute Provence. — Mont-Dauphin et le fort de Tournoux. — Les Alpes maritimes. — Tracé de la frontière des Alpes de Tende jusqu'à la mer. — Ligne fondamentale de défense de l'Aution à la Turbie. — Nice, place d'armes des Alpes maritimes. — Positions en avant de la ligne principale. — Positions de seconde ligne. — Le Var, l'Esterel et Toulon. — Description succincte des nouveaux ouvrages de Toulon. — Coup d'œil sur l'organisation militaire de l'Italie. — Conclusions relatives à la défense de la frontière des Alpes.

La frontière des Alpes entre la France et l'Italie présente un développement de 300 kilomètres du Mont-Blanc à la hauteur du col de Tende. C'est le type des frontières naturelles. La ligne politique de démarcation suit assez exactement, sauf dans la région des Alpes maritimes, la ligne de partage des eaux entre le bassin du Pô et le bassin du Rhône. Du col de Tende à la mer Méditerranée la limite est irrégulièrement tracée pendant près de quarante kilomètres alternativement sur les deux versants de la vallée de la Roya. La section de frontière qui s'étend au nord entre

le département de la Haute-Savoie et le canton suisse du Valais, du groupe du Mont-Blanc au lac de Genève, se rattache à la frontière des Alpes.

La structure des Alpes, indépendamment de leur altitude si supérieure, contraste absolument avec celle du Jura. Rien de semblable à ces plissements, à ces fractures, à ces rides et à ces longues croupes parallèles qui caractérisent les formations jurassiques. Autant qu'une comparaison géométrique peut donner l'idée des formes complexes de la nature, la chaîne des Alpes est formée par la juxtaposition de groupes prodigieux de pics rayonnant en étoile autour d'une colossale pyramide centrale. De là les échancrures profondes de la chaîne. Les cols s'ouvrent parfois d'un versant à l'autre à des hauteurs à peine supérieures à deux mille mètres, tandis que les sommets culminants des groupes qu'ils séparent se dressent à des altitudes voisines de quatre mille. Le mont Blanc dépasse même cette hauteur, car il atteint 4810 mètres d'élévation. Ces géants, hérissés de roches colossales, coupés par des abîmes, chargés de glaciers et de neiges éternelles, ne laissent d'autres passages praticables aux armées modernes qu'un petit nombre de cols franchis par des routes charretières. Encore la plupart de ces passages sont-ils difficilement accessibles pendant la saison d'hiver. Les Alpes décrivent une courbe immense dont la concavité est tournée vers l'Italie. Aussi toutes les vallées italiennes, dont l'origine est aux glaciers des pics de la frontière, convergent-elles dans une même direction. Les eaux qui coulent en Piémont, du col de Tende jusqu'au Mont-Blanc, atteignent toutes leur déversoir commun au confluent du Pô et du Tanaro. Les vallées suisses et françaises de l'autre versant des Alpes divergent toutes au contraire. Celles même qui doivent finalement porter leurs eaux au Rhône, n'ont ni orientation semblable ni région commune de convergence. Le contraste

n'est pas moins frappant entre l'orographie des deux versants. Les Alpes forment autour de la plaine piémontaise un amphithéâtre sublime dont les piliers et les gradins tombent à pentes rapides sur l'arène. La distance qui sépare la plaine subalpine des crêtes de la haute chaîne atteint à peine dans certaines directions une trentaine de kilomètres. Du côté de la France, au contraire, d'immenses arcs-boutants, de longs contreforts s'appuient sur les grandes Alpes et prolongent au loin à l'ouest et au sud la région des montagnes.

Le Rhône s'ouvre un passage entre ces assises lointaines des Alpes et les contreforts des Cévennes. Une journée suffit pour descendre du mont Viso dans la plaine italienne; si l'on se tourne du côté de la France, on peut marcher six et sept jours sans sortir des montagnes. Les vallées françaises sont en général aussi longues, tortueuses et tourmentées, que les vallées piémontaises sont courtes et régulières. Tous les chemins qui suivent ces dernières rayonnent vers Turin. Aucune des vallées françaises ne conduit directement ni sur Lyon ni sur Marseille. Aussi la frontière des Alpes constitue-t-elle pour la France un rempart infiniment plus efficace que pour l'Italie.

Du lac de Genève, près de Saint-Gingoph, au Mont-Blanc et du Mont-Blanc au mont Thabor, notre frontière suit les anciennes limites qui séparaient la Savoie du Valais et du Piémont. On sait que la Savoie, terre française au point de vue géographique, française aussi de race, de mœurs, de langue et d'aspirations, est revenue à sa vraie patrie en 1860 en vertu d'un traité librement consenti et ratifié par le vote unanime du peuple savoisien. La France républicaine ne compte pas de province plus fidèle et plus cordialement dévouée à la patrie. Nous avons indiqué succinctement la ligne de montagnes savoisiennes qui commandent le bassin de la plaine de Genève. La frontière atteint les bords du lac

à onze kilomètres à l'est de la ville de Genève, et le Léman nous sépare ensuite de la Suisse pendant près de soixante kilomètres, jusqu'au delà des roches de Meillerie. Un chemin de fer qui contourne le territoire génevois est en construction le long de la rive savoisienne du lac. Il reliera directement Lyon et Mâcon au chemin de fer du Valais et à la future ligne d'Italie par le Simplon. La frontière entre la Savoie et le Valais est formée par une chaîne élevée qui se rattache par le col de Balme au massif du Mont-Blanc. Indépendamment de la route du bord du lac, elle est franchie par deux chemins carrossables. Le premier, qui part de Thonon (chef-lieu d'arrondissement sur les bords du Léman), remonte la vallée de la Dranse par Abondance, franchit la ligne de faîte au col de Morgin, et descend par le val d'Illiez à Monthey sur le Rhône, en avant du défilé conduisant de Martigny sur les bords du lac. Le col de Morgin s'ouvre à plus de 1400 mètres de hauteur. Le deuxième chemin remonte l'Arve depuis Genève par Bonneville, Sallanche et Chamonix sur le revers nord du Mont-Blanc, gravit le col des Montets et descend dans la vallée de Valorsine qui est française quoique sur le versant du Valais, remonte le torrent de Trient, franchit le col de la Forclaz, et aboutit à Martigny sur le Rhône, point stratégique important au débouché des routes du haut Valais et du chemin du grand Saint-Bernard. Les cols de Morgin et des Montets, ainsi que le col de Balme, franchi par un chemin muletier allant de Chamonix à Martigny, peuvent être aisément défendus contre des forces très supérieures. Cette section de la frontière ne pourrait d'ailleurs être attaquée que dans l'hypothèse de la violation de la neutralité suisse par l'Italie. Les routes de ces cols aussi bien que le chemin de fer de la rive du lac nous permettraient du reste de devancer, le cas échéant, les Italiens dans le Valais, et

d'occuper au-dessus de Martigny les fortes positions qui commandent à la fois la route du Simplon et celle du grand Saint-Bernard.

Il n'y a pas lieu de se préoccuper des stipulations des traités de 1815 qui ont étendu à la haute Savoie la neutralité suisse en attribuant à la Confédération helvétique le droit d'y placer des troupes en cas de guerre entre les puissances voisines. Cette clause insérée au profit de la Sardaigne contre la France, car elle concédait en outre aux troupes sardes la faculté d'emprunter à leur convenance pour se rendre en Italie les routes du Valais et du Simplon, ne saurait s'appliquer à la situation nouvelle de la Savoie devenue partie intégrante de la République française. On n'admettrait pas que nous prétendions en tirer le droit de passage par le Valais et le Simplon, ce qui littéralement nous serait dû en tant que puissance substituée aux droits du roi de Sardaigne. On ne peut donc admettre que nous subissions les charges de la clause sans en avoir les bénéfices. Cette neutralisation n'a d'ailleurs été réclamée par les intéressés ni en 1859 — nos troupes ont alors traversé le territoire neutralisé pour descendre en Italie, — ni plus récemment pendant la guerre de 1870-71. C'est une stipulation caduque et sans application pratique.

C'est donc exclusivement en vue d'une attaque partie de l'Italie, et en dehors de l'éventualité de la violation du territoire helvétique, que nous allons examiner les conditions de défense de la Savoie et du Dauphiné. Les deux provinces sont effectivement solidaires, et la ligne des Alpes du Mont Blanc au mont Genèvre doit être envisagée comme un même secteur les couvrant l'une et l'autre. On compte environ cent cinquante kilomètres de frontière savoisienne du mont Dolent au mont Thabor, et trente à peu près du mont Thabor au mont Genèvre. Les Alpes, sur tout ce front, ne sont fran-

chies que par trois routes carrossables dont l'une est doublée d'un chemin de fer. Ce sont les routes du petit Saint-Bernard, du Mont-Cenis et du mont Genèvre. Les deux premières débouchent en Savoie, la troisième pénètre en France à Briançon, porte commune de la Provence et du haut Dauphiné. La route du petit Saint-Bernard et celle du Mont Cenis aboutissent à la vallée de l'Isère. Le cours de cette belle rivière, le principal affluent alpin du Rhône, est remarquablement symétrique de celui du fleuve entre le lac de Genève et Lyon. L'orientation est la même, et le parallélisme à peu près constant. Aussi le bassin particulier de l'Isère constitue-t-il en Savoie une région nettement distincte de celle dont les eaux vont directement au Rhône et au lac de Genève. Des massifs de montagnes d'une élévation considérable les séparent. Les principaux sont les massifs des Bornes et des Bauges en Savoie, et celui de la Grande Chartreuse dans le département de l'Isère. Une ligne tirée du Mont Blanc à l'ouest jusqu'au pic culminant des Bornes au-dessus du col des Aravis (2666 mètres), puis droit au sud-ouest jusqu'aux montagnes qui dominent Grenoble sur la rive nord de l'Isère, tracerait assez exactement la limite orographique des deux régions. Toute la haute Savoie, du Mont-Blanc au lac de Genève, et la Savoie moyenne, avec Annecy et Chambéry, restent au nord de la ligne. Une échancrure profonde tracée par la vallée de l'Arly, de Mégève à Albertville, puis par l'Isère d'Albertville à Grenoble, creuse un immense couloir sensiblement rectiligne qui court pendant cent kilomètres au pied des Bornes, des Bauges et de la chaîne de la Grande Chartreuse. Les vallées supérieures qui descendent des Alpes de la frontière viennent tomber perpendiculairement dans ce couloir.

Il n'existe sur tout ce développement, que deux brèches au rempart de montagnes qui sépare les deux régions

indiquées, celle du bassin du Rhône supérieur et celle du bassin particulier de l'Isère. La première est une dépression qui s'ouvre à la hauteur d'Ugines sur l'Arly (9 kilomètres au nord d'Albertville) et qui sépare les Bornes des Bauges. Elle est parcourue par une route qui conduit d'Ugines à Annecy, par Faverges; la deuxième, beaucoup plus considérable, forme une vraie trouée de cinq kilomètres de large entre les derniers contreforts des Bauges et l'éperon nord de la Grande Chartreuse. C'est dans cette dépression que passent la route et le chemin de fer de la vallée de l'Isère à Chambéry. L'ancienne forteresse de Montmélian était à l'entrée de cette trouée de Chambéry.

La route du petit Saint-Bernard et celle du Mont-Cenis viennent buter toutes deux contre le rempart des Bauges. Elles débouchent d'ailleurs dans le couloir longitudinal à peu de distance l'une de l'autre (18 kilomètres). Quant à la route du mont Genèvre, elle se bifurque à Briançon. Tandis que la branche méridionale descend avec la Durance vers Avignon et Marseille, la branche nord s'élève et contourne le versant septentrional du gigantesque massif du Pelvoux dont la cime culminante dépasse quatre mille mètres, franchit le col du Lautaret, et descend sur Grenoble par l'Oisans et la vallée inférieure du Drac. Ce sont là les trois grandes et les trois seules lignes d'invasion du Piémont en France avec Lyon et Paris pour objectif.

Il est clair, d'après les indications que nous venons de fournir, que les deux routes du Piémont en Savoie venant se heurter à peu de distance l'une de l'autre contre la chaîne des Bauges, il suffira de tenir fortement ce massif pour arrêter net dans le couloir de l'Arly et de l'Isère l'ennemi qui aurait réussi à passer les grandes Alpes. Cette propriété du massif des Bauges est la base du nouveau système de défense de la Savoie.

La route du petit Saint-Bernard a son origine dans la grande vallée piémontaise d'Aoste, vallée française d'idiome (circonstance à signaler aux théoriciens italiens de la nationalité exclusivement basée sur la langue parlée par les populations). La vallée d'Aoste, creusée par la Doire baltée, se développe sur près de 90 kilomètres depuis le petit Saint Bernard jusqu'à Ivrée à l'entrée de la plaine piémontaise. Turin est à 50 kilomètres au sud d'Ivrée. Le col franchi par la route s'ouvre à 2192 mètres au-dessus de la mer entre le torrent piémontais de la Thuille et le torrent savoisien qui descend sur Bourg-Saint-Maurice. Bourg-Saint-Maurice est situé sur la haute Isère à près de 1400 mètres au-dessous du col. Le voyageur venant d'Italie suit pendant 25 kilomètres la vallée orientée au sud-ouest jusqu'à Moutiers, chef-lieu d'arrondissement de la Savoie, au nœud de vallées de la Tarentaise. A partir de Moutiers, le cours de l'Isère se redresse vers le nord jusqu'à Albertville, où il se dirige vers le sud-ouest, pour suivre jusqu'à Grenoble le couloir dont l'Arly, qu'elle reçoit à Albertville même, trace la partie supérieure. Les hautes vallées de la Tarentaise, le val de Tignes qui reçoit les sources de l'Isère, et celui du Doron de Bozel, n'ont aucune communication praticable avec le versant piémontais des Alpes. On compte 25 kilomètres de Moutiers à Albertville.

Cette route de Piémont en Savoie par la Tarentaise — quoique encadrée partout par de hautes montagnes très resserrées en certains passages — présente peu de positions favorables pour la défense. Le versant des montagnes s'y étage en paliers parcourus sur des espaces assez étendus par des chemins longitudinaux tracés à flanc de montagne, qui offriraient de grandes facilités à l'assaillant, pour déborder les troupes de la défense. Quelques sentiers praticables aux mulets relient la Tarentaise aux hautes

vallées voisines; mais des troupes venant d'Italie avec du canon attelé et des voitures de munitions ne pourraient toutefois sortir de la Tarentaise que par la route d'Albertville.

La route du Mont-Cenis est le chemin le plus direct de Turin à Lyon. Elle suit en Piémont la vallée de la Doire ripuaire jusqu'à Suze (50 kilomètres de Turin). De Suze, la route s'élève au nord par le vallon de la Novalaise, franchit la ligne de faîte au col du Mont-Cenis, et descend en Savoie à Lanslebourg dans la haute vallée de l'Arc. A partir de Lanslebourg la route suit le fond de la longue vallée de la Maurienne, pour déboucher après un parcours de plus de 90 kilomètres au confluent de l'Arc et de l'Isère, en face des Bauges, à quatre lieues en aval du débouché de la Tarentaise. Le chemin de fer de Turin à Lyon suit la route conduisant au Mont-Cenis jusqu'à Suze; il remonte ensuite, pendant vingt kilomètres, la Doire jusqu'à Oulx, d'où se détache la route du mont Genèvre par Cézanne. A partir d'Oulx, la voie ferrée s'élève par le vallon de Bardonnèche, jusqu'à l'entrée du tunnel creusé sous le pic de Fréjus, et débouche dans la Maurienne à Modane, à vingt-cinq kilomètres en aval de Lanslebourg. De Modane au débouché de Chamousset sur l'Isère, le chemin de fer double la route de terre.

La vallée de la Maurienne forme une série d'âpres défilés et de bassins relativement élargis. Les montagnes qui l'enserrent conservent sur tout son développement une hauteur considérable. Les pics qui se dressent au-dessus de son débouché dans le couloir de l'Isère dépassent 2400 mètres. Le tunnel du chemin de fer et le col du Mont-Cenis sont les seules voies de communication de la Maurienne avec l'Italie. Les passages latéraux donnant accès de la Maurienne dans la Tarentaise sont rares et difficiles. Celui du col de la Vanoise, qui se détache à quelques kilomètres au-dessous de

Lanslebourg et mène à Moutiers par la vallée de Pralognaz et de Bozel, pourrait cependant, au moyen de quelques travaux, être rendu assez aisément praticable aux voitures d'artillerie. Les autres ne sont que des sentiers muletiers.

Ainsi, une armée italienne engagée dans le long défilé de la Maurienne, avec Chambéry ou la haute Savoie pour objectif, ne pourrait en sortir que pour s'engager dans la dépression de l'Isère sous le commandement des Bauges. La Maurienne n'avait, jusqu'à une date récente, que des communications par sentiers avec les vallées hautes du Dauphiné : il n'en est plus tout à fait de même à présent. Un chemin, qui se détache de la route de Briançon à Grenoble, franchit les crêtes au col du Galibier et descend par Valloire sur Saint-Michel de Maurienne, à quarante kilomètres environ en aval de Lanslebourg et à cinquante au-dessus du débouché dans la vallée de l'Isère. Cette route, extrêmement dangereuse pour une armée ennemie engagée dans le long boyau de la Maurienne, a joué un grand rôle dans les guerres du siècle précédent. Deux autres sentiers rendus aussi récemment praticables au canon mènent de la vallée dauphinoise d'Oisans en Maurienne par les cols de la Croix-de-Fer et du Glandon. Ils descendent l'un sur la Chambre et l'autre sur Saint-Jean de Maurienne. Comme celui du Galibier, ces deux chemins sont très menaçants pour les derrières d'une armée ennemie engagée dans la Maurienne. Ajoutons qu'ils n'ouvrent aucune voie stratégique à l'assaillant. Les colonnes qui s'y engageraient n'atteindraient que l'âpre région des hautes Alpes dauphinoises, et ne pourraient en sortir que par Briançon ou par Grenoble.

Le premier moyen de défense de la Savoie contre une invasion partie d'Italie consisterait dans l'occupation des cols du petit Saint-Bernard et du Mont-Cenis, et dans

l'obstruction du souterrain du chemin de fer. Pour cette dernière voie, rien ne serait plus facile. Mais il n'en est pas de même des deux cols. Pour défendre efficacement un col, il faut être maître de ses deux versants. Aussi peut-on dire qu'en cas de rupture entre les deux pays, les passages du petit Saint-Bernard et du Mont-Cenis appartiendraient à celui dont les troupes seraient arrivées les premières en force à la crête des Alpes. Il convenait donc de prévoir le cas où nous serions devancés, et de préparer la défense en arrière.

Il existe dans la haute Maurienne des étranglements dont on pourrait tirer parti pour barrer le passage à l'ennemi. On signale par exemple au-dessus de Saint-Michel, en arrière de la route qui s'élève au col du Galibier, une position remarquable qui étend ses vues jusqu'auprès de Modane : aucune décision n'a encore été prise sur l'occupation de cette position. L'ennemi pourrait par conséquent descendre en Maurienne, depuis le tunnel du Mont-Cenis jusqu'au confluent de l'Arc, à Chamousset; de même en Tarentaise, du petit Saint-Bernard par Moutiers jusqu'à Albertville, au confluent de l'Isère et de l'Arly, sans rencontrer d'obstacles fortifiés. Mais à chacun de ces débouchés, il se heurterait inévitablement contre un redoutable système de fortifications.

La vallée de la Tarentaise, rétrécie entre des escarpements formidables, n'a guère plus d'un millier de mètres de largeur à son issue. Le voyageur qui la descend se rapproche de l'extrémité sans que rien lui fasse pressentir la fin du défilé. La vallée, au contraire, semble fermée par une montagne énorme qui barre l'horizon. Un brusque changement de direction au pied de cette montagne — l'Isère y décrit un coude à angle droit — ouvre l'entrée du bassin d'Albertville. Cette dernière partie du défilé de la Tarentaise, orientée de l'est à l'ouest, n'a que trois kilomètres de développement. Un fort considérable couronne maintenant l'une des croupes

de la montagne qui se dresse au-dessus du dernier coude de la Tarentaise. Ce fort, nommé le fort du Mont, domine Albertville et le village de Conflans, bâti sur un haut mamelon au pied duquel est le confluent de l'Isère et de l'Arly; ses batteries enfilent la vallée jusqu'à deux lieues en amont du coude terminal. Les colonnes ennemies en marche sur le débouché de la Tarentaise n'auraient pas atteint le village de la Bathie (7 kilomètres avant d'arriver à Conflans) qu'elles auraient à défiler sur une route labourée par les obus du fort du Mont. Arrivées au coude de la vallée, elles tomberaient dans la région d'action des batteries de Conflans, qui balaient de leur feu les trois kilomètres du défilé qu'il faut franchir encore pour pénétrer dans le bassin d'Albertville. Le fort du Mont et les batteries de Conflans sembleraient devoir suffire à la fermeture du débouché de la Tarentaise. On a prévu néanmoins l'éventualité du passage de l'ennemi sous Conflans et le Mont et de son entrée dans le bassin. En face, au delà de l'Arly, se dresse une haute montagne qui fait partie du massif des Bauges. Un espace de quatre kilomètres de largeur s'étend entre le cours de l'Arly prolongé par celui de l'Isère et le pied des escarpements de la montagne. Une ligne de mamelons d'un relief assez prononcé accidente le terrain. La colonne qui aurait dépassé Conflans et franchi l'Arly aurait en face d'elle ces mamelons d'abord, puis la montagne inabordable de front; à droite, Albertville et la route qui remonte l'Arly jusqu'à Ugines (9 kilomètres au nord); à gauche, le chemin de fer et la route courant au sud jusqu'au débouché de la Maurienne à Chamousset et, plus loin, vers Montmélian, la trouée de Chambéry, la vallée du Grésivaudan et Grenoble.

La route de droite, en s'élevant jusqu'à Ugines, donnerait le moyen de contourner le flanc nord des Bauges et de marcher sur Annecy par le chemin qui emprunte la dépression

entre le massif des Bauges et celui des Bornes. Celle de gauche permettrait de dégager le débouché de la Maurienne. Enfin, une échancrure de la montagne offrirait presque en face de l'assaillant un chemin carrossable qui franchit les Bauges au col de Tamié et converge sur Annecy. Les positions échelonnées entre l'Arly et les hauteurs comprises entre le défilé d'Ugines et le col de Tamié seraient très favorables pour empêcher les troupes italiennes de déboucher de la Tarentaise et de l'Arly. Des ouvrages récemment construits ont encore renforcé cette belle position défensive. Nous citerons tout d'abord le fort de Villard-Dessous et la batterie des Granges qui enfilent les ponts de l'Arly et de l'Isère et balaient la plaine au débouché. Un peu au nord d'Albertville, la batterie de Lançon commande la route d'Ugines vis-à-vis de l'embouchure de la vallée du Doron de Beaufort; les abords d'Ugines sont défendus par la batterie de Lestal, sous le canon de laquelle tomberaient les colonnes qui auraient suivi la vallée de l'Arly. Quant à la route du col de Tamié, elle est défendue par le fort de ce nom assis à cheval sur le col même. Le canon de ce dernier ouvrage peut fouiller le terrain à gauche du fort de Villard-Dessous depuis les bords de l'Isère jusqu'au pied de la montagne.

On peut affirmer qu'il suffirait de quelques bataillons de troupes actives, appuyés sur les feux croisés de cet ensemble d'ouvrages de fortification permanente, pour interdire à l'armée la plus nombreuse la sortie du couloir de la Tarentaise et l'accès dans le bassin d'Albertville.

Le débouché de la Maurienne n'est pas moins solidement fermé. La série d'étranglements qui se succèdent depuis le Mont-Cenis se termine au confluent de l'Arc dans l'Isère par un défilé absolument symétrique de celui de la Tarentaise. Le couloir de la vallée orienté du sud au nord fait un coude à angle droit à Aiguebelle, avant d'aboutir dans la vallée de

l'Isère en face de Chamousset et de Saint-Pierre d'Albigny. La défense toutefois, au lieu d'être reportée en grande partie comme à Albertville dans le bassin du confluent, est toute concentrée sur les escarpements qui enserrent le défilé terminal. Le voyageur qui achève de descendre la Maurienne a, sur sa gauche, à la hauteur du village d'Argentière, surplombant le lit de l'Arc, la belle montagne du mont Gilbert dont les crêtes dépassent l'altitude de 1500 mètres. Cette montagne est couronnée par des forts et des batteries qui plongent sur la vallée en amont du coude d'Aiguebelle et qui interceptent en même temps des passages de la montagne par lesquels on pourrait redescendre dans la vallée de l'Isère vers Poncharra, en face de la trouée de Chambéry. Ce sont le fort du mont Gilbert, la batterie de Tête-Lasse et les batteries des Cucherons. A droite du voyageur et en face de lui surgit une autre montagne élevée qui ferme l'horizon et se dresse au-dessus du coude d'Aiguebelle. Le contrefort semi-circulaire que cette montagne décrit jusqu'au village d'Aiton en bas de l'éperon qui domine le confluent de l'Arc et de l'Isère, constitue une position défensive très solide qui maîtrise absolument la sortie du défilé. Le fort du mont Perchet couronne la cime de ce contrefort et tient Aiguebelle sous son canon. En arrière s'étagent, jusqu'au village même d'Aiton, les batteries de Frépertuis, de la Tête-Noire et d'Aiton dont les feux convergent sur le fond de la vallée et sur la route et le chemin de fer. On peut donc considérer l'immense couloir de la Maurienne comme une impasse à l'extrémité de laquelle l'ennemi se heurterait contre une barrière insurmontable.

Nous devons signaler encore dans les défenses de la Savoie, tout à l'origine de la Maurienne, situés en amont du débouché du tunnel du Mont-Cenis, les anciens forts piémontais de l'Esseillon.

Tant que ces ouvrages tiendraient, il ne serait pas possible aux Italiens de déboucher par la route du Mont-Cenis.

Occupons-nous maintenant de la route du mont Genèvre. Elle remonte, comme nous l'avons dit, la Doire ripuaire de Suze à Oulx, où le chemin de fer tourne à droite vers Bardonnèche, entrée piémontaise du tunnel, puis arrive jusqu'au bourg de Cézanne, où commence l'ascension du col. Le passage est un des plus anciennement fréquentés et des meilleurs des Alpes. Le haut du col est en territoire français. Du plateau du col la route descend à Briançon situé à 10 kilomètres.

La route de Suze n'est pas la seule route carrossable qui permette d'arriver de Turin au pied du mont Genèvre. Il en existe une autre, très fréquentée dans les guerres des siècles précédents, qui remonte la vallée du Cluson par Pignerol et Fenestrelles, et aboutit à Cézanne en franchissant au col de Sestrières le contrefort qui sépare les deux vallées.

Briançon est par excellence la position stratégique des Alpes françaises. La place maîtrise le débouché du col du mont Genèvre, et étend par cela même son action sur la vallée supérieure de la Doire ripuaire. Elle ferme aux Italiens la route de Grenoble par le col du Lautaret, et la route de Provence par la vallée de la Durance. Elle prend à revers les chemins franchissant la chaîne au sud jusqu'au col de l'Argentière et qui tous viennent s'embrancher sur la Durance en aval. Trois marches suffisent pour descendre de Briançon dans la plaine piémontaise. Dès la première étape dans la vallée de la Doire, on ferme le débouché italien du tunnel du chemin de fer; et la deuxième conduit à Suze sur le revers piémontais du col du Mont-Cenis. La position est donc à la fois offensive et défensive au plus haut degré. Une armée italienne engagée en Savoie serait à la merci d'un retour offensif des Français débouchant de Briançon par

le mont Genèvre. Il importait donc de mettre en sécurité parfaite cette clef des Alpes françaises. L'œuvre, aujourd'hui presque complète, n'est pas la moins remarquable de la nouvelle organisation défensive.

La ville de Briançon, chef-lieu d'arrondissement des Hautes-Alpes, est bâtie sur un mamelon escarpé dominant la rive gauche de la Durance. Le vallon de la Guisane, parcouru par la route venant de Grenoble, et le vallon du torrent de Cervières débouchent l'un et l'autre dans le val de la Durance, un peu au-dessous de Briançon. Briançon est lui-même dominé du côté du nord par les escarpements à pic de la crête de Peyrolle, du côté de l'est par les cimes de l'Infernet. L'altitude de ces crêtes dépasse deux mille mètres. Celle du col du mont Genèvre n'est que de 1850.

La vieille enceinte de la place était défendue en 1870 par la redoute des Salettes, couronnant un escarpement situé au nord à huit cents mètres de la ville, sur la rive droite de la Durance, au-dessus de la route du mont Genèvre. De l'autre côté de la rivière, séparés de la ville par de véritables précipices, les forts Dauphin et des Trois-Têtes étaient bâtis sur des éperons rocheux de l'Infernet; enfin, sur le revers sud de la montagne, les forts du Randouillet et d'Anjou commandaient l'entrée de la vallée de Cervières. Telle qu'elle était, la place fermait assez bien l'entrée de la vallée de la Durance. Elle n'aurait pu être assiégée et prise qu'après d'énormes difficultés. Elle avait cependant des défauts graves. Aucun de ses ouvrages n'avait de vues sur le col même du mont Genèvre, qui pouvait par conséquent être fortement occupé par l'ennemi. Deux chemins muletiers tracés à gauche du mont Genèvre en partant du Piémont font aussi communiquer Cézanne par les cols de Gimont et de Bousson avec la vallée de Cervières. Ces deux chemins pourraient être sans trop de peine rendus praticables à

l'artillerie. Ils auraient permis à l'ennemi maître du col d'investir Briançon en contournant le Gondran et l'Infernet et en se portant par le chemin de Cervières dans le vallon formé au sud de la place par le confluent de la Durance, de la Guisane et du torrent de Cervières. Du plateau du col on pouvait atteindre à l'aide de travaux d'une exécution facile hors des vues de la place la crête du mont Gondran et s'avancer jusqu'à la cime des contreforts qui surplombent la ville, le fort Dauphin et le fort des Trois-Têtes. Ces défauts sont maintenant corrigés. La cime du Gondran, située à la cote 2464 mètres et dont on n'occupait que les éperons inférieurs, est couronnée par des lignes qui tiennent sous leurs feux les pentes descendant au col et à la position des Barricades par laquelle débouche la route venant d'Italie. La grande route entre le col et la ville peut être considérée comme la base du triangle isocèle que formeraient avec elle deux lignes idéales tirées du haut du Gondran sur la ville et sur le col. Un énorme contrefort qui se détache à l'ouest de la crête du Gondran suit la première de ces deux lignes. L'arête conserve pendant deux kilomètres une altitude à peine inférieure à celle de la cime et ne commence à s'abaisser qu'à partir du pic de l'Infernet (2380 mètres) qui commande la place et les vieux forts de Briançon. Une seconde arête suit la ligne idéale tirée vers le col du mont Genèvre; cette ligne est dominée par le pic du mont Janus (2514 mètres) qui surplombe le village du mont Genèvre et le col. Un troisième contrefort enfin, plus court que le précédent, rayonne au sud et projette ses escarpements sur Cervières. Des routes militaires, partant des vieux forts de Briançon, permettent d'atteindre avec du canon le pic de l'Infernet, puis la cime du Gondran, le mont Janus et l'éperon qui surplombe Cervières. Trois redoutes pour l'infanterie et huit batteries s'étagent sur ces crêtes et commandent toutes

les pentes par lesquelles on aurait pu s'élever jusqu'à la cime du Gondran. Peut-être conviendrait-il de soutenir les lignes du Gondran par un ouvrage solide couronnant la crête du Janus : on empêcherait ainsi toute attaque brusquée de ces lignes. La batterie du promontoire du mont Janus peut tirer sur le village du mont Genèvre et le débouché immédiat du col, qu'elle domine de huit cents mètres de haut. Elle se dresse du reste à trois cents mètres au-dessus du pic du mont Genèvre. Le rayon d'action de cette batterie s'étend donc jusqu'à l'extrême frontière, à dix kilomètres à vol d'oiseau de Briançon. La Batterie extrême du contrefort du sud tient sous son feu le village de Cervières, où aboutissent les chemins muletiers des cols de Gimont et de Bousson. Une redoute couronne l'Infernet.

Cette redoute, établie sur un piton à l'altitude de 2380 mètres, contient des logements et des installations spéciales pour la saison d'hiver. Une arête très étroite et bordée de chaque côté par des escarpements relie l'Infernet et les lignes du Gondran. En contrebas et en arrière du fort de l'Infernet une batterie a été construite pour commander le débouché du vallon de la Clarée (4 kilomètres en amont de Besançon). Ce vallon de la Clarée remonte assez profondément au nord parallèlement à la frontière, et communique par des chemins muletiers avec la vallée de Bardonnèche. Le fort de l'Infernet bat lui aussi l'entrée du val de la Clarée et tient immédiatement sous ses plongées au sud la route venant de Cervières.

On n'a cependant pas jugé que cet ensemble d'ouvrages fût suffisant pour assurer la sécurité de Briançon. On a voulu rendre l'investissement de la place impossible. Nous venons de voir que le flanc nord du vallon de Cervières est commandé par les batteries du contrefort méridional du Gondran, par l'Infernet, et à son débouché dans la

vallée de la Durance par les vieux forts d'Anjou et du Randouillet. Pour achever de rendre infranchissable le défilé entre Cervières et la future gare militaire de Briançon, qui doit s'élever dans la vallée de la Durance au centre du petit bassin formé par le confluent de la Guisane et du torrent de Cervières, on a fortifié la montagne qui enserre le vallon au sud et dresse ses crêtes parallèlement à l'arête du Gondran et de l'Infernet. C'est une formidable arête qui se détache du pic des Ayes et court en conservant pendant plusieurs kilomètres une altitude de 2400 mètres. Un fort dit de la Croix de Bretagne (2137 mètres) couronne le promontoire terminal; mais l'arête a reçu sur un développement de trois kilomètres au-dessus du fort une série de batteries organisées comme celles du mont Gondran. Cette ligne, dite de la Grande Maye, est flanquée sur le versant du vallon de Cervières par une batterie relativement basse qui enfile la route, et sur le versant opposé de l'arête par deux ouvrages qui battent le chemin de Queyras par le col des Ayes. Une dernière batterie enfin, située sur un éperon faisant pendant à celui qui porte le vieux fort du Randouillet, contribue à balayer tout le revers sud de la montagne de l'Infernet. Les batteries de l'Infernet, du mont Gondran et celles de la Grande Maye croisent d'ailleurs efficacement leurs feux sur le vallon de Cervières. La distance de ces ouvrages, qui est de cinq kilomètres à vol d'oiseau à la sortie du village de Cervières, va se rétrécissant à mesure qu'on descend le vallon, pour ne laisser qu'un étroit espace d'un millier de mètres entre la Croix de Bretagne, ses batteries annexes et le Randouillet.

Il restait, pour compléter la défense des abords de Briançon, à garantir la place contre une attaque peu probable, à la vérité, mais possible à la rigueur par la rive droite de la Durance.

Les escarpements de la crête de Peyrolle, qui se dresse

à la cote 2650 mètres, immédiatement au-dessus de la ville entre le vallon de la Clarée et celui de la Guisane, suffiraient à rendre inabordables les cimes du haut desquelles on pourrait plonger sur le corps de place et sur l'ancienne redoute des Salettes. Pour plus de sûreté, on a couronné le promontoire aérien de la Croix de Toulouse (2000 mètres d'altitude) à l'extrémité sud de l'arête. Du haut de la batterie de la Croix de Toulouse, on tient sous ses pieds le confluent de la Clarée, et l'on enfile directement la route descendant du col et le plateau du col du mont Genèvre. Il est enfin question de couronner le pic de Notre-Dame des Neiges (2300 mètres), à l'ouest de Briançon, entre la Guisane et la Durance en aval. Le chemin d'accès est achevé.

Ce camp retranché défie toute tentative d'invasion en France par le col du mont Genèvre et par tous les passages secondaires compris entre le mont Thabor et les sources de la Doire ripuaire.

Nous aurons à fournir plus loin quelques indications sur le rôle de Briançon par rapport aux passages des Alpes entre les sources de la Doire ripuaire et le mont Viso, et plus au sud relativement à ceux qui ouvrent accès du Piémont dans la haute Provence. Mais il convient auparavant de compléter les considérations relatives à la défense de la Savoie et du Dauphiné.

La grande place de Grenoble forme en seconde ligne le réduit de toute cette frontière. Son importance était capitale avant la réunion de la Savoie. L'ennemi aurait encore à compter avec elle dans le cas où il aurait réussi à forcer les débouchés de la Tarentaise et de la Maurienne. La place de Grenoble est située sur l'Isère, à 40 kilomètres au sud-ouest de la trouée de Chambéry, à l'extrémité de la magnifique vallée du Grésivaudan qui continue la dépression de l'Isère et de l'Arly. Le massif infranchissable de la Grande Char-

treuse, qui borde la rive droite de l'Isère et prolonge la ligne des Bauges, ne permet pas à une armée descendant la vallée d'éviter la place, à moins que, parvenue à la hauteur de Montmélian, elle ne se porte par la trouée de Chambéry et en tournant le massif de la Chartreuse vers la Tour-du-Pin dans la direction de Lyon. Toutefois, un retour offensif de Grenoble sur Montmélian et Albertville couperait net toutes ses communications avec l'Italie. Grenoble, d'autre part, est sur le point d'aboutissement nécessaire des chemins de la Maurienne en Dauphiné qui viennent tous s'embrancher sur la route de Briançon à Grenoble par le Lautaret. Les colonnes ennemies sorties de la Maurienne par les cols du Galibier, du Glandon et de la Croix-de-Fer devraient nécessairement, pour déboucher des montagnes, descendre d'abord la Romanche par le val d'Oisans. Arrivées à Vizille, elles n'auraient le choix qu'entre deux routes conduisant l'une et l'autre à Grenoble : celle d'Uriage, qui débouche dans la vallée de l'Isère un peu en amont de la ville, et celle qui, achevant de descendre la Romanche jusqu'à son confluent dans le Drac, suit ce dernier torrent qui se jette dans l'Isère immédiatement au-dessous de Grenoble.

La ville, située dans la plaine entre l'Isère et le Drac, est environnée d'un magnifique amphithéâtre de montagnes : au nord, l'éperon sud de la chaîne de la Grande Chartreuse ; au sud, les montagnes d'Uriage prolongeant le massif de la Belledonne qui forme l'encadrement méridional du Grésivaudan ; à l'ouest, l'extrémité de la chaîne des monts du Lans qui se termine par des escarpements verticaux au-dessus du Drac. Les seuls ouvrages détachés du corps de place de Grenoble étaient, en 1870, le fort Rabot et la Bastille, bâtis sur la roche terminale du mont Rachais (promontoire de l'arête de la Grande Chartreuse) qui tombe à pic sur la rive droite de l'Isère. Un ennemi maître de la vallée du Grési-

vaudan et du massif de la Chartreuse aurait été en mesure de bombarder cruellement Grenoble. On pouvait, à l'aide de travaux de pionniers, amener du canon en suivant le chemin du couvent de la Chartreuse par le Sappey, au haut du mont Saint-Eynard, et de là sur les pentes de la montagne tournées vers Grenoble. Il était plus facile encore de couronner les hauteurs moins abruptes des montagnes d'Uriage, et de tirer sur la ville à bonne portée.

Des ouvrages détachés, nouvellement construits, garantissent désormais Grenoble contre ce danger. Un grand fort couronne le mont Saint-Eynard, à la hauteur de 1359 mètres. Il maîtrise la route de Sappey, tient le massif de la Grande Chartreuse et bat les pentes inférieures. Bien au-dessous du Saint-Eynard, mais sur un versant de la montagne dominant encore de haut la vallée du Grésivaudan s'élève le fort Bourcet. Le Saint-Eynard est à cinq kilomètres à vol d'oiseau de Grenoble, le fort Bourcet à quatre et demi. Sur la rive gauche de l'Isère, le fort du Mûrier (463 mètres) et sa batterie annexe balaient la vallée en croisant leurs feux avec le fort Bourcet. Les batteries du Mûrier sont à moins de quatre kilomètres de l'enceinte de Grenoble. Aussi le fort aurait-il été aisément dominé par un ennemi maître des montagnes d'Uriage, si l'on n'avait couronné deux des principaux sommets par le fort des Quatre-Seigneurs (940 mètres d'altitude) et le fort de Montavie (548 mètres), situés l'un et l'autre à six kilomètres au sud de la ville. Ces deux ouvrages battent la route de Vizille et de Vif, c'est-à-dire les débouchés du haut Dauphiné par les vallées de la Romanche et du Drac. On avait projeté de couronner aussi par des ouvrages les crêtes de la montagne du Lans sur la rive gauche du Drac; mais on n'a pas encore donné suite à ce dessein.

En résumé, la frontière des Alpes de Savoie et du Dauphiné que la nature a déjà faite si formidable, doit désormais à la

fortification une réelle impénétrabilité. Une armée italienne qui aurait pu pénétrer en Savoie par la Tarentaise et la Maurienne ne saurait sortir de ces deux vallées avant d'avoir assiégé et pris quelques-uns au moins des forts qui en ferment les débouchés. La défense serait-elle réduite aux garnisons fixes des ouvrages, que la sortie d'une armée des montagnes et sa marche sur Lyon constitueraient aujourd'hui une opération hérissée de difficultés et de lenteurs excessives. On peut affirmer que les seules troupes de notre 14e région de corps d'armée suffiraient à immobiliser au pied du revers piémontais des Alpes tout ce que l'Italie pourrait réunir de forces contre ce secteur. La supériorité numérique n'a plus qu'une valeur très relative dans la guerre de montagnes. Les têtes de colonnes agissent seules, et quand les défenseurs d'un col ou d'un défilé sont en nombre suffisant pour occuper solidement les crêtes et les passages abordables, il importe peu que l'assaillant, impuissant à se développer, dispose de forces quintuples ou décuples de celles de la défense. Vingt mille hommes en Savoie rendraient inabordables le petit Saint-Bernard et le Mont-Cenis. Et dans l'hypothèse même où ils auraient été devancés aux passages de la haute chaîne, il leur suffirait de s'appuyer sur les forts du débouché de la Tarentaise et de la Maurienne pour empêcher l'envahisseur de pénétrer dans le couloir de l'Isère et de l'Arly. Une brigade de ligne et deux brigades territoriales pourraient constituer le corps de défense de la Savoie. La concentration à Briançon des trois autres brigades de ligne de la région et des deux autres brigades territoriales assurerait d'une manière absolue la sécurité de la frontière.

Il est à peine besoin de dire que l'ennemi, en présence d'un rassemblement aussi considérable, ne pourrait songer à aborder le col du mont Genèvre et le camp de Briançon. Le général français pourrait faire occuper les ouvrages fixes

et les cols par ses territoriaux, tandis que les brigades actives lui constitueraient une colonne mobile de vingt mille combattants, force avec laquelle on pare, en pays de montagnes, à toutes les éventualités. Deux ou trois marches porteraient la colonne de Briançon, selon les circonstances, soit dans les vallées piémontaises en descendant du mont Genèvre, soit par la route de Lautaret et le col du Galibier sur les flancs et les derrières d'un ennemi engagé dans la Maurienne, soit enfin sur les communications de toute colonne ennemie qui aurait pénétré dans la haute Provence par les cols des Alpes au sud de Briançon. Ce rayonnement facile dans toutes les directions donne au camp de Briançon une importance hors de pair dans le système défensif des Alpes.

Ajoutons que l'offensive des Français en Piémont sur ce secteur de la frontière serait facilitée par la direction des vallées et des routes convergeant toutes rapidement dans la direction de Turin. La voie d'invasion la plus excentrique serait celle du petit Saint-Bernard. Le corps d'armée français qui l'aurait choisie aurait à descendre toute la vallée d'Aoste longue d'une centaine de kilomètres. Cette vallée n'a pas de débouchés latéraux et elle est barrée par le fameux fort de Bard, devant lequel faillit être arrêtée net l'armée que le premier consul Bonaparte conduisait en Italie après avoir franchi les Alpes au grand Saint-Bernard. L'ancien château a été remplacé par un bon fort avec lequel il faudrait compter aujourd'hui. Les chemins du mont Genèvre, du Mont-Cenis et le tunnel descendent tous dans la vallée de la Doire ripuaire, qui conduit directement à Turin. La route du mont Genèvre et la chaussée du chemin de fer sont barrées entre Oulx et Suze par le fort d'Exilles. Cet ouvrage que les Italiens ont récemment renforcé couronne un rocher de la rive gauche de la Doire à l'un des étranglements de la vallée. Une batterie dite de la Garde défend sur le flanc-

des montagnes un chemin praticable au canon attelé par lequel on atteint des hauteurs qui plongent sur le fort d'Exilles.

La route de Briançon à Turin par le val de Pragelas ou du Cluson, qui se détache de la route de Suze au pied du mont Genèvre et franchit le col de Sestrières, est défendue par la forteresse de Fenestrelles. C'est une place extrêmement forte. Toutefois un grand nombre de chemins muletiers dont quelques-uns peuvent être rendus praticables à l'artillerie permettent de tourner à la fois Exilles et Fenestrelles par les flancs et les crêtes du contrefort de l'Assiette qui sépare la vallée de la Doire de celle du Pragelas. La route du Mont Cenis a été barrée immédiatement au-dessous du col, à six kilomètres à vol d'oiseau de la frontière, par les ouvrages italiens de Grande-Croix, consistant en un fort sur le pic de Corna-Rossa et une Batterie qui croisent leurs feux au-dessus de la route.

De Briançon au col de Tende dans les Alpes maritimes, il n'existe, sur un front de plus de cent cinquante kilomètres, qu'un seul chemin à peu près carrossable. C'est la route qui fait communiquer par le col de l'Argentière la vallée de la Stura avec la vallée de la Durance. Entre Briançon et le col de l'Argentière, on compte un certain nombre de passages muletiers. Les plus rapprochés de Briançon mènent des vallées vaudoises du Piémont dans notre vallée de Queyras, parcourue par le Guil, affluent de gauche de la Durance. Les meilleurs passages sont le col d'Abriès qui conduit à Perouse et Pignerol par le val Saint-Martin; le col de la Croix d'où l'on débouche en une seule marche dans les plaines du Piémont; et le col Agnel, près du mont Viso, où l'on est passé plusieurs fois avec du canon. La vallée française de Queyras est parcourue jusqu'à Abriès au pied du col par un chemin carrossable. Cette route et le débouché de la plupart des sentiers muletiers qui s'ouvrent

dans la vallée du Guil sont surveillés par le fortin de Queyras, ouvrage sans valeur contre une troupe munie d'artillerie.

Au confluent du Guil dans la Durance, à vingt-huit kilomètres au sud de Briançon, se trouve la petite place de Mont-Dauphin. Elle ferait l'office d'un très bon fort d'arrêt. De Mont-Dauphin au confluent de l'Ubaye, la vallée de la Durance est dépourvue de communications avec les cols de la grande chaîne. C'est dans cet intervalle que se trouvait Embrun, actuellement déclassée. Les passages ouverts entre le col Agnel et le col de l'Argentière débouchent tous dans l'âpre combe de Maurin formée par le cours supérieur de l'Ubaye. Ils sont difficiles et ne sauraient donner passage à une armée. La route de Coni à Barcelonnette par le col de l'Argentière est défendue, au débouché de la combe de Maurin, par le fort de Tournoux, composé de deux ouvrages distincts qui balaient le chemin du col et barrent l'entrée de la vallée de l'Ubayette qui s'appuie au col de l'Argentière. Le fort comprend des batteries creusées dans le roc, en caverne, et une batterie haute adossée à la montagne. Cette dernière est exposée aux feux de la rive gauche de l'Ubayette. On doit la compléter par un ouvrage échappant à ces vues.

La vallée de Barcelonnette, qui a une cinquantaine de kilomètres de développement, est encore défendue près de son débouché dans la Durance par le petit fort Saint-Vincent qui reçoit en ce moment une certaine extension. La vallée de la Durance elle-même est barrée en aval, à 110 kilomètres au sud de Briançon, par la citadelle de Sisteron, qui intercepte nettement les communications entre le bassin supérieur et le bassin inférieur de la Durance.

Les petites places de Colmars sur le Verdon, affluent de la Durance, et d'Entrevaux sur le Var, étaient destinées avant la réunion du comté de Nice à la France à appuyer les troupes

chargées de surveiller la vallée supérieure du Var. Elles ont perdu aujourd'hui toute utilité. Quant aux passages des Alpes ouverts entre le col de l'Argentière et celui de Tende, ils débouchent tous dans le vallon initial de la Tinée et dans celui de la Vésubie, les deux principaux affluents niçois du Var, et leur défense se rattache, comme celle du col de Tende lui-même, à la défense générale des Alpes maritimes. En résumé, la section de la frontière des Alpes comprise entre Briançon et le col de Tende n'offre à l'assaillant aucune route d'invasion vraiment praticable. Toute cette région des Alpes provençales est un pays pauvre, dénudé, raviné, stérilisé par le déboisement des montagnes. Les plateaux arides, les crêtes pelées, les pentes décharnées et les vallons pierreux qui constituent le bassin supérieur de la Durance ne se prêtent pas aux mouvements des grandes masses. Une armée qui aurait réussi à passer par le col Agnel ou par celui de l'Argentière ne trouverait pas à vivre dans ce désert. Cette armée ne pourrait d'ailleurs songer à s'élever vers le nord, à travers les âpres montagnes du Dauphiné. C'est vers la vallée inférieure du Rhône qu'elle tendrait, avec Marseille et Avignon pour objectifs. Or, c'est la route du littoral qui est la véritable voie stratégique d'Italie en Provence. On peut donc estimer sans présomption qu'un très petit nombre de bataillons et de batteries dans la vallée de Queyras et dans celle de Barcelonnette suffiraient à assurer l'absolue sécurité de ce secteur de la frontière.

L'offensive de France en Italie pourrait, par contre, s'opérer peut-être avec avantage par le col Agnel et par la route de l'Argentière. L'achèvement du chemin de fer de la vallée de la Durance jusqu'à Briançon avec embranchement sur Barcelonnette permettrait une concentration rapide au pied des cols, tandis que des démonstrations sur le Mont-Cenis et le mont Genèvre d'une part, sur le col de Tende et le

littoral ligurien de l'autre, pourraient tromper l'ennemi sur le vrai point d'attaque. En franchissant les Alpes au col Agnel que des travaux de pionniers rendraient aisément praticable à l'artillerie, l'armée française tournerait toutes les fortifications accumulées aux débouchés du Mont-Cenis et du mont Genèvre et déboucherait rapidement sur Turin. Les avantages du passage de l'Argentière seraient analogues. Aussi les Italiens ont-ils construit à Vinadio en travers de la haute vallée de la Stura un ouvrage permanent qu'il est question de renforcer.

Les Alpes maritimes, qui se déploient en un vaste arc de cercle dont la concavité est tournée vers l'Italie, vont se rapprochant de plus en plus de la Méditerranée, sur les bords de laquelle elles finissent par tomber en corniche. Le territoire niçois réuni à la France en 1860 est assez nettement séparé de l'Italie, quoique la frontière soit presque partout conventionnelle. Après avoir continué de suivre pendant quelques lieues la crête des Alpes, la ligne de démarcation serpente sur leur versant méridional, laissant à l'Italie les cols et l'origine des torrents qui se déversent dans le Var. Elle atteint ainsi un contrefort détaché du mont Clapier (3046 mètres) qui limite à l'est le bassin du Var et de ses affluents niçois, la Tinée et la Vésubie. Elle se prolonge ensuite par les crêtes d'une arête escarpée qui court durant une vingtaine de kilomètres parallèlement à la grande chaîne et se rattache aux pics qui dominent les sources du Tanaro. Entre cette arête et la chaîne supérieure s'ouvre le bassin de Tende, sorte de cirque immense de vingt kilomètres sur huit à dix de large, qui serait entièrement fermé si les eaux descendues des flancs des montagnes qui le circonscrivent ne s'étaient ouvert un passage au sud à travers l'arête et ne l'avaient percée en creusant une cluse formidable. C'est le torrent de la Roya qui est le collecteur des eaux du bassin de

Tende. Il n'y a que trente kilomètres à vol d'oiseau des gorges de la Roya à son embouchure dans la Méditerranée. La ligne frontière coupe la cluse de la Roya et continue de courir à l'est jusqu'au pic de Giosque, contrefort du mont Vaché, qui marque l'angle sud-est du bassin de Tende. Elle tourne ensuite directement au sud en suivant des cimes assez élevées qui surplombent la rive gauche de la Roya; elle oblique bientôt à l'ouest, et coupe la vallée de la Roya à mi chemin entre les gorges et la mer immédiatement au-dessous du bourg de Breil. Le tracé purement conventionnel de la frontière suit les flancs de l'arête bordant la rive droite du torrent, pour courir définitivement droit au sud. Il franchit encore le vallon secondaire de la Bevera, affluent de gauche de la Roya, s'élève sur un dernier chaînon, et le suit jusqu'à la mer, où il aboutit enfin au pont Saint-Louis entre Menton et Vintimille.

La possession par l'Italie des sources des torrents qui descendent dans la vallée de la Vésubie n'a pas d'importance stratégique. Ces vallons supérieurs sont à peu près inhabités et ne servent de débouché à aucune voie charretière. Il n'en est pas de même pour la vallée de la Tinée : un chemin charretier permet d'aboutir dans cette vallée en partant de Vinadio par le col de Sainte-Anne. Quant aux cols qui mettent en communication la Vésubie et la Stura, ils exigeraient des travaux assez considérables pour être pratiqués par les armées.

La ligne défense est constituée un peu en deçà de la frontière politique par le prolongement du contrefort du mont Clapier qui forme l'enceinte occidentale du bassin de Tende. La chaîne, orientée du nord au sud, est marquée sur la frontière même par la cime du Diable (2687 mètres), puis par la cime de Raus, par l'Aution et les Mille-Fourches, positions stratégiques de premier ordre très disputées pendant les guerres

de la Révolution; elle se prolonge par le col de Braus et le mont Agel, jusqu'au promontoire de la Turbie, qui tombe à pic sur la mer au-dessus de Monaco.

Le bassin de Tende appartient tout entier à l'Italie. Il a une importance offensive et défensive sérieuse, bien que la cluse de la Roya puisse être facilement défendue par les Français maîtres de la portion inférieure de la vallée de Saorge à Breil; sa possession est très précieuse aux Italiens pour la défense du col de Tende, que franchit la route carrossable de Nice à Turin. L'ouverture prochaine du tunnel pratiqué sous le col qui permet de se tenir au-dessous de la région des tourmentes accentuera cette importance. Enfin il est question de construire une voie ferrée de Coni à Nice. Si ce projet se réalise, Tende acquerra une importance capitale. Le génie italien avait entrepris des travaux pour barrer la vallée de la Roya à San Dalmazzo de Tende, à quelques kilomètres de notre frontière, mais ces travaux ont été suspendus.

Si l'on fait abstraction du col de la Fenêtre et des autres passages des grandes Alpes, qui ne pourraient d'ailleurs être empruntés que par des troupes légères, on voit que la section abordable de notre frontière des Alpes maritimes présente un front extrêmement resserré. C'est un espace de quarante kilomètres hérissé de montagnes abruptes. L'assaillant ne pourrait se servir que de deux routes carrossables: celle du col de Tende et la route du littoral que double le chemin de fer de Gênes à Marseille. En admettant pour un instant que l'armée française, renonçant à défendre la vallée de la Roya, se repliât sur le contrefort qui court du mont Clapier à la Turbie en suivant la ligne de faîte qui sépare le bassin de la Bevera de ceux de la Vésubie et du Paillon, la ligne défense — la gauche à l'Aution et aux Mille-Fourches, le centre au col de Braus et la droite à la Turbie — n'aurait pas plus de 35 kilomètres de développe-

ment. La colonne italienne qui descendrait du col de Tende et qui aurait atteint Sospel sur la Bevera, au pied du revers oriental du contrefort, ne pourrait atteindre Nice qu'en forçant le col de Braus, seul passage carrossable au centre du contrefort. Il y a une quinzaine de kilomètres, en suivant les crêtes, depuis l'Aution jusqu'au col de Braus. Toute cette aile de la position, où l'on n'accède du côté de l'Italie que par de mauvais sentiers, est inexpugnable pour peu qu'elle soit défendue. Il en est de même des abords du col et des premières crêtes qui se dressent au sud sur le prolongement des lignes de faîte du contrefort. L'aile droite de la position comprise entre le col de Braus et la Turbie, quoique très forte encore, est moins malaisément accessible pour un assaillant maître de Sospel et de Menton. C'est contre cette aile que viendrait se heurter la colonne italienne qui suivrait le chemin de fer et la route carrossable du littoral. Le front de la position à défendre se développe sur une dizaine de kilomètres seulement. Elle sera renforcée à l'extrême droite entre le mont Agel et la mer par des ouvrages qui se rattachent à la défense de Nice. Le fort de la Tête-de-Chien construit au haut du promontoire escarpé qui plonge sur la mer à la hauteur de Monaco, balaie la route de la Corniche et le chemin de fer jusqu'à Roquebrune entre Menton et Monaco. En arrière de la Tête-de-Chien, une batterie projetée à la Forma achève de maîtriser l'ancienne route de la Corniche dans la partie comprise entre la Turbie et le mont Leuza.

La belle et grande ville de Nice est le pivot de la défense des Alpes maritimes. Elle est située à douze kilomètres à vol d'oiseau à l'ouest de la Turbie sur le bord de la mer, à l'embouchure du Paillon. La route du col de Tende, après avoir franchi le col de Braus, atteint à l'Escarène la vallée du Paillon; mais au lieu de suivre la gorge où coule le torrent,

elle s'élève par le col de Nice sur une arête secondaire qu'elle contourne ensuite jusqu'au confluent du Paillon et du torrent venant de Levens. Les batteries de la Révère et de la Drette sont destinées à maîtriser le débouché de la route du col de Tende et du chemin venant par Levens de la vallée de la Vésubie. Deux ouvrages projetés, la batterie de Rimiès et la batterie basse de Brec exerceront une action directe au niveau de la vallée sur le débouché du Paillon. D'autres batteries projetées doivent couronner les crêtes maritimes au-dessus de Villefranche, rade excellente à quelques kilomètres à l'est de Nice. Elles achèveront d'interdire l'accès de la ville de Nice à un ennemi qui tenterait de se glisser le long de la mer en suivant la voie ferrée après avoir réussi à dépasser le fort de la Tête-de-Chien. Cette fortification des montagnes comprises entre la ville de Nice et la Turbie, ne laissant désormais à l'ennemi d'autre accès que l'entonnoir du Paillon, transforme la gracieuse capitale des Alpes-Maritimes en une place d'armes d'une incontestable valeur militaire. Le boulevard de la défense est toujours néanmoins la ligne de l'Aution à la Turbie, naturellement si solide. Une route militaire tracée par les crêtes permettra aux troupes françaises de se mouvoir aisément et de se concentrer à volonté sur le secteur le plus menacé, tandis que les colonnes assaillantes dépourvues de communications latérales auront peine à se secourir mutuellement.

Il ne faudrait cependant pas conclure de l'organisation de cette ligne fondamentale qu'on ait renoncé d'ores et déjà à défendre la vallée de la Roya et les contreforts qui descendent de l'Aution vers la mer entre la Roya et la Bevera, son affluent de droite. Les Français seront toujours en mesure d'occuper fortement la vallée de la Roya, de Breil aux gorges de Tende, le col de Brouis sur l'arête entre la Roya et la Bevera, franchi par la grande route de Turin à Nice, la Croix

de Cogole, position qui domine le val inférieur de la Roya, et enfin les crêtes au-dessus de la Bevera, en avant de Castillon et de Menton. Une route carrossable récemment ouverte relie Menton à Sospel. Elle fournirait une bonne communication entre notre aile gauche sur l'Aution et la Roya supérieure, et notre droite appuyée au littoral.

L'armée italienne, forcée par le terrain de se diviser en deux masses distinctes séparées par des gorges et des montagnes dépourvues de chemins carrossables, attaquerait dans des conditions extrêmement désavantageuses. Ceux de ses corps d'armée qui auraient franchi les Alpes au col de Tende ne pourraient sortir du bassin fermé que creusent les torrents initiaux de la Roya qu'en forçant la cluse de Saorge. Or le caractère des lieux est tel qu'une troupe d'un effectif restreint empêcherait de déboucher des forces très considérables. L'offensive italienne du côté du littoral ne rencontrerait pas de moindres obstacles. La route de la Corniche et la chaussée du chemin de fer se déroulent en immense ruban le long de la mer, et ne sont doublées d'aucun chemin parallèle courant entre la grande chaîne et le littoral. L'assaillant parvenu à la Roya et à Vintimille ne pourrait se déployer qu'après avoir enlevé de front des crêtes escarpées sur lesquelles nos troupes auraient le loisir de se retrancher. Lors même que sa supériorité numérique aurait permis à l'ennemi de faire tomber nos positions sur la Roya et d'opérer la jonction entre les corps d'armée venus par le col de Tende et ceux qui auraient défilé par la route du littoral, la situation de la défense serait à peine entamée. Il faudrait en effet l'arracher des inexpugnables positions entre l'Aution et la Turbie. Une armée française suffisamment forte, appuyant ainsi sa droite à la mer, sa gauche aux crêtes impraticables de la haute chaîne, couverte sur presque tout son front par des escarpements à pic,

n'aurait à redouter aucun mouvement tournant, et défierait tous les assauts directs de l'ennemi quelle que fût sa supériorité numérique. L'armée française pourrait, le cas échéant, être composée en majorité sinon totalement de troupes territoriales sans que la force défensive des positions en fût affaiblie.

Il convient de considérer d'ailleurs qu'une invasion en Provence ne sera jamais pour un ennemi en lutte avec la France qu'une opération stérile, sans influence sérieuse sur l'issue de la guerre. L'occupation de Marseille serait assurément pour nous un accident douloureux, mais ce n'est pas à Marseille qu'on peut dicter des conditions de paix à la France. Le Rhône et ses affluents de gauche, la Durance, la Drôme et l'Isère, fourniraient d'ailleurs à l'armée française contre un ennemi qui tenterait de s'élever vers Lyon une série de lignes excellentes, d'autant plus efficaces que notre aile gauche, maîtresse des vallées de la haute Provence et en communication avec Lyon par le chemin de fer de Gap à Grenoble, pourrait toujours tomber sur les lignés de communications de l'envahisseur. Atteindre Marseille ne serait du reste pas chose aisée, même après la perte de nos lignes des Alpes maritimes. Le Var constitue, entre la mer et les montagnes impraticables qui bordent son cours supérieur, un obstacle sérieux. Le front abordable ne dépasse pas une quinzaine de kilomètres, et les collines de la rive droite offrent des positions défensives excellentes. La ligne du Var forcée, la chaîne de l'Esterel présente en arrière un obstacle encore plus difficile. Le pays de Provence tout entier, de l'Esterel à Marseille, avec ses gorges, ses torrents, ses défilés et ses âpres montagnes, constitue l'une des régions les plus difficiles qu'une armée puisse aborder en présence d'un ennemi capable de disputer le terrain pied à pied.

Notre grand port militaire de Toulon, qui serait l'un des

principaux objectifs d'une invasion en Provence, est une place de premier ordre que de récents travaux ont rendue aussi inabordable du côté de la terre que du côté de la mer. Toulon groupe ses habitations pressées sur un étroit espace entre le rivage de la petite rade et la crête dénudée du mont Faron, qui se dresse à pic au-dessus de la ville. Cette montagne chauve, haute de plus de cinq cents mètres, est la clef de Toulon. De nombreux ouvrages l'ont transformée en une véritable forteresse. Les abords de la ville à l'ouest sont hérissés de roches à travers lesquelles s'ouvrent les gorges d'Ollioules, où passe la route nationale de Marseille. Une dépression empruntée par la chaussée du chemin de fer sépare ces hauteurs abruptes de la presqu'île du cap Sicié, dont les échancrures ferment la grande et la petite rade de Toulon à l'ouest et au sud. Indépendamment des batteries côtières, un fort nouvellement construit dans la position superbe de Six-Fours, au-dessus du bourg industriel de La Seyne, domine la presqu'île et flanque efficacement la place à l'ouest, battant tout le pays jusqu'à Saint-Nazaire et Ollioules.

Le secteur est de Toulon était jusqu'ici le plus accessible. On pouvait cheminer en plaine entre les pentes du Faron et le rivage nord de la grande rade, et s'approcher de la ville d'assez près pour la bombarder. Il n'en est plus de même. Un fort élevé sur le promontoire de la Colle-Noire (9 kilomètres à l'est de Toulon) domine la mer au sud et balaie au nord toute la plaine jusqu'aux premières rampes de la montagne distantes de sept kilomètres environ. Le fort de la Colle Noire croise ses feux au-dessus des villages de la Valette et de la Garde avec ceux des batteries culminantes du mont Faron. On a projeté de construire dans l'intervalle, sur un mamelon près de la Garde, un ouvrage qui maîtriserait complètement la plaine où se déroule le chemin de fer de Nice.

On a enfin couronné la montagne de Coudon, qui dresse ses crêtes à 3 kilomètres à vol d'oiseau au nord-est du Faron, qu'elle domine de près de deux cents mètres. Il y aura deux ouvrages distants de 1800 mètres, l'un à l'ouest à la pointe dite de la Tête-de-l'Aigle, l'autre au pic culminant à l'est. Ce dernier commandera la plaine au loin au nord-est. Cette occupation du massif du Coudon flanque admirablement le mont Faron et le rend inabordable au nord comme à l'est. Il est question de construire de même une batterie sur la cime du Croupatier, qui domine sensiblement le Faron au nord-ouest. Grâce à cette nouvelle organisation défensive, on peut considérer Toulon comme actuellement invulnérable du côté de la terre. Quant aux batteries maritimes, elles sont organisées de manière à protéger contre toute insulte notre grand arsenal méditerranéen.

Ces considérations sur l'état de notre frontière des Alpes resteraient incomplètes si nous ne fournissions au lecteur quelques notions succinctes sur les ressources militaires de l'Italie. Le jeune royaume a adopté le service personnel obligatoire, et le total des hommes inscrits sur les contrôles de l'armée et de ses réserves atteint un chiffre considérable. L'effectif de l'armée italienne entretenue en temps de paix ne dépasse cependant pas 170,000 hommes. On incorpore chaque année 65,000 conscrits qui devraient régulièrement servir trois ans, mais qui sont pour la plupart libérés par anticipation. Les conscrits valides en excédant du contingent appelé pour trois ans constituent une catégorie analogue à celle de nos disponibles, mais qui n'a reçu jusqu'à présent qu'une instruction tout à fait rudimentaire. La très courte durée du service dans l'armée active des hommes de la première catégorie du contingent, le défaut d'instruction des hommes de la deuxième catégorie et le manque de fortes traditions militaires, ne permettent pas d'attribuer une sérieuse effica-

cité aux troupes italiennes de seconde ligne, « milice mobile » et « milice territoriale », qui font grande figure sur le registre des forces militaires de la péninsule. Pratiquement il n'y aurait à compter qu'avec l'effectif permanent augmenté de sa réserve de soldats ayant passé plus de deux ans sous les drapeaux. Il est vrai que cette armée active italienne mobilisée sur pied de guerre ne serait nullement à dédaigner. Le corps d'officiers, très mêlé il y a quinze ans, tend à devenir homogène; ses éléments jeunes sont instruits et pleins de zèle; les cadres inférieurs, recrutés dans des « écoles de sous-officiers », passent pour très satisfaisants.

L'infanterie italienne comprend quatre-vingts régiments de ligne à trois bataillons, dix régiments de chasseurs à pied (bersaglieri) à quatre bataillons, plus trente-six « compagnies alpines » de chasseurs formant dix bataillons indépendants. Ces compagnies se recrutent régionalement et sont stationnées dans leurs districts de recrutement échelonnés des Alpes maritimes aux Alpes carniques et à l'Izonzo. Elles sont entretenues d'une façon permanente sur le pied de guerre de 250 hommes par compagnie. Les bataillons de ligne et de bersaglieri ne comptent sur le pied de guerre que 800 hommes, et leur effectif de paix est loin d'atteindre 100 hommes par compagnie. La cavalerie comprend vingt régiments à six escadrons; l'artillerie dix régiments de campagne à dix batteries montées. La batterie italienne est de huit pièces sur pied de guerre. Le génie forme deux régiments.

L'organisation de l'armée italienne se prête moins aisément que l'organisation allemande et l'organisation française au passage rapide du pied de paix sur le pied de guerre. Chaque régiment de ligne se recrute dans des districts disséminés dans les cinq grandes zones militaires entre lesquelles on a partagé la péninsule. De là des lenteurs

forcées pour la mobilisation sur place. Il convient aussi de signaler la pénurie de chevaux qui opposerait de graves obstacles à la mise sur pied de l'artillerie et de tout le matériel roulant. Notons enfin que le réseau des voies ferrées dans l'Italic centrale et surtout dans l'Italie du sud serait insuffisant pour une concentration rapide. Dans l'état actuel de son organisation et de ses ressources, l'Italie n'arriverait que difficilement et lentement à compléter dix corps d'armée de première ligne. Nous n'aurions certainement pas à compter au début d'une guerre avec plus de 150,000 combattants dont la concentration en Piémont ne serait assurément pas terminée avant la mise en mouvement de notre armée territoriale.

Nous avons dit que grâce au rempart des Alpes et aux fortifications nouvelles qui en ferment aujourd'hui toutes les brèches, deux corps d'armée répartis entre Briançon et la Savoie et deux ou trois corps d'armée dans les Alpes maritimes (avec quelques bataillons détachés dans la haute Provence) assureraient en tout état de cause la sécurité de cette frontière. Il n'y aurait même aucun danger, dans l'hypothèse d'une coalition entre l'Allemagne et l'Italie, à concentrer tous nos corps d'armée de première ligne sur la frontière d'Alsace-Lorraine, et à ne former l'armée des Alpes que de divisions mixtes composées de régiments territoriaux et de quatrièmes bataillons de ligne. Les ressources des cinq corps d'armée du Midi (14e, 15e, 16e, 17e et 18e) y suffiraient amplement. On en pourrait tirer près de deux cent mille combattants qui, retranchés dans les positions inexpugnables que nous avons décrites, braveraient les plus énergiques efforts des forces italiennes.

CHAPITRE XIV

LES PYRÉNÉES

Description physique des Pyrénées. — Aspect et formes caractéristiques de la chaîne. — Tracé de la frontière. — Aperçu des régions limitrophes. — Voies de communications, routes et chemins de fer. — Lignes d'invasion. — Défense de la frontière des Pyrénées-Orientales. — Les Albères et la ligne du Tech. — Mont-Louis, le col de la Perche et la Cerdagne française. — Ligne de la Têt. — Place de Perpignan. — Frontière des Basses-Pyrénées. — Le Somport et le fort d'Urdos. — Débouchés de Saint-Jean-Pied-de-Port. — Lignes de la Bidassoa, de la Nivelle et de la Nive. — Place de Bayonne. — Forces militaires de l'Espagne. — Évaluation des forces nécessaires à la défense. — Conclusion.

Au même titre que les Alpes, les Pyrénées sont un type excellent de frontière naturelle. La chaîne elle-même est un modèle de formations simples, régulières et symétriques. Ce n'est pas que la ligne de démarcation entre les deux États suive partout exactement la ligne de faîte de la chaîne; mais les dérogations à cette règle sont d'importance médiocre et militairement très secondaires. La frontière se développe du cap Cerbère sur la Méditerranée jusqu'à l'embouchure de la Bidassoa dans l'Océan. Elle court ainsi de l'est à l'ouest avec une très légère inflexion générale au nord, durant près de quatre cent cinquante kilomètres à vol d'oiseau, plus de six cents si l'on compte toutes les inflexions de la crête.

Quel que soit le point où le voyageur venu de l'intérieur de la France s'arrête pour contempler à distance convenable la chaîne des Pyrénées, que ce soit à l'entrée des plaines du Roussillon, sur les collines entre Ariège et Garonne, dans la

plaine de Bigorre ou sur les coteaux du Béarn, partout la montagne se dresse brusquement devant l'observateur, surgissant comme un prodigieux rempart au-dessus des plateaux et des avant-monts, régulière, continue, imposante, découpant sur le ciel clair sa vive arête dentelée. De cent endroits divers, l'aspect est semblable, l'horizon embrassé immense, et l'on peut compter un à un tous les pics sur des sections de plus de cent kilomètres. C'est que la structure des Pyrénées est essentiellement différente de celle des Alpes françaises; ici, en effet, point de massifs distincts, pour ainsi dire isolés les uns des autres; point de ces formations énormes, chaînons démesurés, parallèles à la chaîne principale, qui la doublent et en masquent la vue, comme le colossal massif du Pelvoux; point de longs contreforts couvrant des provinces entières de leurs ramifications multipliées. Dans le système pyrénéen les chaînons parallèles à l'axe de la chaîne sont peu nombreux et peu élevés. Celui des Corbières a seul quelque importance. Quant aux contreforts perpendiculaires à la direction normale de la chaîne, les plus fiers, ceux qui projettent les plus hautes cimes — le contrefort du Canigou, celui du pic de Midi de Bigorre — courent à peine durant quelques lieues au nord, puis s'affaissent tout à coup, presque sans transition, se prolongeant à peine par quelques collines au-dessus des plaines et des plateaux sous-jacents. Le contrefort du Canigou aux Pyrénées orientales n'a pas plus de trente-cinq kilomètres de longueur, et celui du Pic du Midi de Bigorre tombe en plaine à moins de quinze kilomètres à vol d'oiseau de son point culminant.

Cette absence de longs contreforts et de formations parallèles de quelque importance grâce à laquelle le grand mur continu à dents de scie des Pyrénées (sierra) apparaît si compact, si impénétrable, si majestueux, malgré la grâce des vallons riants, des vives eaux et des verts pâturages de ses

pentes, est toutefois un caractère tout particulier au versant français de la montagne. Du côté espagnol, l'aspect de la chaîne n'a plus cette régularité. Les soulèvements montagneux se croisent et s'enchevêtrent : chaînes parallèles, massifs isolés, longs contreforts surgissent de tous côtés. La montagne court jusqu'aux bords immédiats de l'Èbre. Nul contraste n'est plus saisissant que celui des plaines à peine ondulées qui conduisent du pied des Pyrénées à Bordeaux, et celui du dédale de montagnes abruptes qui, sur plus de cent kilomètres, sépare Barcelone de la frontière française.

Les Pyrénées sont beaucoup moins élevées que les Alpes. A l'origine, près de la Méditerranée, elles ne constituent qu'un âpre chaînon de grosses collines rocheuses, connues sous le nom particulier d'Albères, d'une élévation moyenne de six à sept cents mètres. Mais la chaîne ne tarde pas à atteindre l'altitude de treize à quatorze cents mètres; elle s'élève jusqu'à 2400, au pic de Costabona, nœud du contrefort du Canigou au nord et de celui de la *sierra de Cadi* au sud; plus à l'ouest, au Puigmal et au massif de Carlitte, vers les sources de l'Aude, la hauteur moyenne est de 2600 mètres. Elle se maintient à ce niveau, dépassé d'ailleurs par un grand nombre de pics, durant près de deux cent quarante kilomètres à vol d'oiseau, jusqu'au pic d'Anie, la plus haute des montagnes basques. C'est dans cette partie centrale de la chaîne que se dressent les sommets les plus élevés. Un grand nombre atteignent 3000 mètres. Le géant des Pyrénées, la Maladetta, qui s'élève sur le territoire espagnol, un peu en arrière de la ligne de séparation des eaux, dépasse 3400 mètres (pic Néthou); le pic Posets et le mont Perdu, également situés en territoire espagnol, sont à peine moins élevés; le Vignemale enfin, point culminant du revers français des Pyrénées, dresse son plus haut pic à 3368 mètres au dessus du niveau de la mer. Dans toute cette région centrale

des Pyrénées, les neiges éternelles blanchissent la cime des monts, des champs de glace scintillent sur leurs flancs. Là aussi s'élèvent ces prodigieuses formations calcaires du Marboré, de la Brèche de Roland — tours, bastions, cirques, escaliers de géants — qui permettent aux Pyrénées de rivaliser en sites grandioses et pittoresques avec les plus admirables parties des Alpes suisses ou françaises. Du pic d'Anie au mont Orhy, la chaîne continue de présenter un caractère imposant. Mais à partir de ce point (80 kilomètres de l'Océan) les Pyrénées perdent rapidement leur aspect grandiose et sévère. La frontière ne suit plus la ligne de partage des eaux ; la principale arête des Pyrénées s'infléchit légèrement au sud, traverse le nord de la Navarre espagnole et des provinces basques, et se continue parallèlement au rivage de la mer Cantabrique par les monts des Asturies et de Galice. La ligne de démarcation entre les deux pays ne suit pas même la crête du chaînon secondaire qui sépare le bassin de la Bidassoa de celui de la Nive et de la Nivelle. Elle laisse à l'Espagne plusieurs vallons dont les eaux coulent en France. La frontière enfin n'atteint la rive droite de la Bidassoa qu'à dix kilomètres de son embouchure. Les Pyrénées du pays basque français s'abaissent à mesure qu'on approche de l'Atlantique et se transforment en superbes collines arrondies de sept à huit cents mètres de hauteur. Quelques-unes atteignent cependant encore un millier de mètres d'altitude.

Le rempart pyrénéen, surtout dans la partie centrale de la chaîne, du pic de Carlitte au pic d'Anie, ne présente que fort peu de brèches. Aucune échancrure profonde n'entame l'épaisseur de l'arête. Les cols, désignés aux Pyrénées sous le nom de « ports », s'ouvrent tous à des hauteurs considérables. Aussi les communications à travers la chaîne sont-elles rares et pénibles. Sur un front de plus de deux cent cinquante kilomètres, du col de l'Hospitalet près du massif

de Carlitte jusqu'aux Aldudes dans les montagnes du pays basque, il n'existe pas une seule route carrossable qui puisse permettre aux voitures d'aller de France en Espagne. Les passages praticables ne se rencontrent qu'aux deux extrémités de la chaîne.

La Garonne est le plus puissant des cours d'eau qui descendent des Pyrénées. Par une bizarrerie singulière, la vallée supérieure de la Garonne et les sources du fleuve (val d'Aran) appartiennent politiquement à l'Espagne, dont le val est séparé par toute l'épaisseur de la chaîne. Il n'existe encore aucun chemin carrossable permettant de passer du val d'Aran en Espagne. Ce val d'Aran constitue un accident géographique remarquable. L'axe des Pyrénées semble avoir subi là une sorte de fracture. La ligne des crêtes qui court depuis la Méditerranée ne s'y raccorde pas avec celle qui vient de l'Atlantique. L'extrémité de celle-ci tombe à quelques lieues au sud de l'extrémité de la première. Une énorme croupe transversale les soude, tandis qu'une autre croupe, perpendiculaire elle aussi à l'arête atlantique et qui court au nord du massif de la Maladetta, ne laisse à la Garonne qu'un étroit défilé pour sortir du val d'Aran. « Ainsi, dit M. Élysée Reclus, » les extrémités libres des deux chaînes et les deux chaînons » qui les rejoignent limitent de toutes parts une vallée » profonde, véritable remous terrestre autour duquel les » montagnes se dressent comme d'énormes vagues. » A peine entrée en France, la Garonne reçoit le Pique, qui lui apporte les eaux de la vallée de Luchon, coule à travers de beaux vallons entourés de montagnes boisées, puis entre en plaine près de Montréjeau. Là elle se grossit de la Neste, beau torrent qui dans sa partie supérieure arrose la pittoresque vallée d'Aure, au sud du contrefort du pic du Midi. La Garonne, encore torrentueuse, commence à décrire une immense courbe orientée d'abord à l'est; elle arrose une série

de bassins fertiles, reçoit successivement le Salat, l'Arize et l'Ariège, tourne insensiblement au nord, et, devenue un véritable fleuve, profond et navigable, elle baigne la grande cité de Toulouse.

Cette ville, centre de ressources considérables, bien placée au débouché des principales plaines et vallées de la région centrale sous-pyrénéenne, à peu près à mi-chemin de la Méditerranée à l'Océan, nœud de routes et de chemins de fer de premier ordre, est sans contredit la clé stratégique du Midi pyrénéen. La Garonne, à partir de Toulouse, coule au nord-ouest à travers une région extrêmement fertile, reçoit à gauche les eaux descendues du plateau de Lannemezan et des collines de l'Armagnac, à droite d'importants affluents qui drainent les eaux des Cévennes et du versant méridional des monts d'Auvergne, passe à Agen, nœud de voies ferrées important, forme le port de Bordeaux, la capitale commerciale et la ville la plus populeuse du sud-ouest, pour terminer son cours après son confluent avec la Dordogne, dans le magnifique estuaire de la Gironde.

La Garonne communique avec la Méditerranée par le canal du Languedoc qui franchit à Naurouze la ligne de partage des eaux entre les deux mers. Le seuil de Naurouze est à peine marqué, tant la séparation est nette entre les derniers contreforts des Pyrénées et les premières croupes des Cévennes.

Le massif du pic de Carlitte, que nous avons signalé comme le point de séparation entre les Pyrénées centrales et les Pyrénées orientales, est un remarquable centre de dispersion des eaux. Les torrents qui naissent sur les cimes et sur les flancs de ce massif tourmenté contribuent à former, d'un côté l'Ariège, le principal affluent pyrénéen de la Garonne; de l'autre, au sud, sur le versant espagnol, la Sègre, qui va porter à l'Èbre les eaux de la Cerdagne,

de l'Andorre et de toute la partie occidentale de la Catalogne; au nord-est enfin, l'Aude, le plus important des affluents pyrénéens de la Méditerranée, et la Têt, dont la vallée joue un rôle décisif dans l'attaque et la défense de notre province du Roussillon. L'Aude coule d'abord à peu près perpendiculairement à l'axe des Pyrénées, du sud au nord, à travers l'âpre, triste et froid pays du Capsir. Le torrent roule ses eaux au fond de gorges étroites et profondes, entre de hautes parois coupées à pic, véritables combes obscures que les rayons du soleil visitent à peine. Plus au nord, le pays, toujours montueux et tourmenté, devient moins sévère; l'Aude traverse Quillan, aux environs couverts de belles forêts de pins; Limoux, dont les coteaux produisent un vin renommé; puis elle entre tout à fait en plaine à Carcassonne après un cours d'environ 80 kilomètres. Là, la rivière tourne en équerre à l'est pour atteindre enfin la mer, ayant encore parcouru 60 kilomètres à travers les fertiles campagnes du bas Languedoc.

C'est du massif de Carlitte, entre l'Ariège et l'Aude d'une part, l'Aude et la Têt de l'autre, que se détachent les plus importants des contreforts que les Pyrénées projettent vers le nord. Le premier longe durant une quarantaine de kilomètres la rive droite de l'Ariège, qui coule d'abord à peu près latéralement aux Pyrénées, et projette le beau pic de Saint Barthélemy. C'est à ce même contrefort que se rattachent les Corbières occidentales, dont les derniers ressauts vont mourir au seuil de Naurouze. Le deuxième contrefort court d'abord entre l'Aude et la Têt. C'est le chaînon des Corbières orientales ou Corbières proprement dites, aux flancs décharnés, dénudés, aux roches abruptes, sans végétation et sans ombrages, région infertile, mal peuplée et percée de rares chemins. Au nord du col Saint-Louis, à la hauteur de la ville de Quillan, les Corbières projettent dans la direction

de l'est et du nord-est des groupes confus de montagnes rocheuses, arides et pelées, difficilement praticables, qui s'étendent jusqu'aux lagunes côtières, et ne laissent qu'un étroit défilé entre la plaine du Roussillon et la plaine du Languedoc.

Les Corbières orientales, qui séparent aujourd'hui le département de l'Aude de celui des Pyrénées-Orientales, formèrent jusqu'au dix-septième siècle la limite entre la France et l'Espagne. Elles constitueraient encore aujourd'hui, contre un ennemi maître du Roussillon, un obstacle militaire plus difficile à franchir que celui de la section des Pyrénées comprise entre le massif de Carlitte et la Méditerranée.

De l'angle formé par la rencontre de l'axe pyrénéen et du formidable chaînon transversal du Canigou, coule le Tech dont la vallée, symétrique de celle de la Têt, joue de même un rôle extrêmement important dans l'échiquier défensif des Pyrénées orientales.

Vers les Pyrénées occidentales, une ligne de hautes collines sépare le bassin de la Garonne de celui de l'Adour. L'Adour descend du contrefort du pic du Midi, forme la gracieuse vallée de Campan, et sort des montagnes à Bagnères de Bigorre; la rivière, perdant progressivement ses allures torrentueuses, passe à Tarbes, arrose la magnifique plaine de la Bigorre, et continue de couler quelque temps au nord pour tourner ensuite à l'ouest par une courbe mollement allongée; elle sépare la fraîche région béarnaise des landes sablonneuses de Gascogne, et va se jeter dans l'Océan près de Bayonne. Sur sa rive droite, la Midouze lui apporte une partie des maigres eaux des landes; mais sur sa gauche de nombreux affluents grossissent l'Adour et le transforment dans la partie inférieure de son cours en un vrai fleuve, profond et navigable. Parmi ces affluents dont le cours décrit des courbes symétriques de celles de l'Adour lui-même, il faut citer le

Gave de Pau, qui descend de la haute chaîne des glaciers du Marboré, d'où il tombe en formant la merveilleuse cascade de Gavarnie, le gave d'Oloron, le Bidouze et la Nive, qui se jette dans l'Adour à l'intérieur même de la place de Bayonne. Citons enfin, hors du bassin de l'Adour, la petite rivière côtière de la Nivelle, dont les sources sont en territoire espagnol, et qui trace à deux lieues en deçà de la frontière une vallée de quinze à vingt kilomètres de développement. Elle aboutit à la mer à Saint-Jean-de-Luz. Au nord du bassin de l'Adour, entre les Pyrénées et Bordeaux, s'étend le plateau des landes de Gascogne. C'est un triangle immense, ancien lit de la mer, limité d'un côté par l'Adour et les coteaux couverts de vignobles de l'Armagnac, par les collines de la rive gauche de la Garonne et la riche région vinicole du Médoc de l'autre, enfin par la chaîne des dunes et l'Océan sur la troisième face.

Cette région des landes était au commencement de ce siècle un véritable désert. Son sol plat est formé de masses sableuses dont la partie superficielle s'est transformée en un grès compact dit *alios*, imperméable, infertile, ingrat à la culture. Malgré de grands travaux d'amélioration et l'ensemencement de grandes surfaces de pins maritimes, les landes présentent encore en maints endroits l'aspect d'immenses plaines de sable blanc ou rougeâtre, parsemées de marais ou de flaques d'eau, couvertes çà et là de bruyères, de fougères, d'ajoncs ou de genêts, sans arbres, sans habitations, laissant seulement apparaître à l'horizon la sombre verdure des pignadas. On a beaucoup fait pour la viabilité des landes; cependant les communications restent malaisées en dehors des localités reliées par des chaussées pavées et par des lignes de chemins de fer. Le pays est toujours pauvre et ne présente pas de ressources suffisantes pour nourrir l'armée qui le traverserait.

A l'exception de la région des landes et de quelques

plateaux infertiles parsemés çà et là, tout le plateau sous pyrénéen est bien cultivé, bien arrosé, riche si on le compare à la région des Alpes, couvert de bourgs et de villages renfermant une population laborieuse, patriote et brave. Les voies de communication y sont nombreuses et généralement faciles. Immédiatement au nord du plateau, la plantureuse plaine de la Garonne, prolongée à l'est par les riches plaines de l'Hers et de l'Aude, abonde en ressources de tout genre et assure le ravitaillement facile des armées qui seraient concentrées sur la frontière.

Le réseau des voies ferrées, quoique encore incomplet, suffit déjà pour permettre des concentrations rapides sur tous les points stratégiques de la frontière, et relier rapidement les divers corps d'armée à leurs bases d'opérations.

Le vrai tronc du réseau est la grande ligne du Midi, à double voie, de Bordeaux à Cette et Marseille, par Agen, Montauban, Toulouse, Carcassonne et Narbonne. Cette grande artère communique en arrière avec le centre et Paris par quatre lignes distinctes : la voie de premier ordre de Bordeaux à Paris par Tours; la voie d'Agen à Paris par Limoges; celle de Montauban et Toulouse à Paris par l'Auvergne; celle enfin de Narbonne à Paris soit par Nîmes et le Bourbonnais, soit par Tarascon, Lyon et Dijon. Au sud, des voies correspondantes relient la base d'opérations au pied des Pyrénées. En premier lieu, la grande voie ferrée de Bordeaux à Madrid par Bayonne, qui passe la frontière à Hendaye sur la Bidassoa et franchit l'arête des Pyrénées dans le pays basque espagnol; sur celle-ci se greffent les lignes de Morcenx à Pau par Orthez, et de Morcenx à Bagnères-de-Bigorre par Mont-de-Marsan et Tarbes; ensuite viennent les lignes d'Agen à Auch et Vic-de-Bigorre près Tarbes; la ligne de Toulouse à Auch; celle de Toulouse à Saint-Gaudens, Montréjeau et Luchon, qui remonte la Garonne supérieure

jusqu'aux abords du val d'Aran; la ligne de Toulouse à Foix, déjà prolongée jusqu'à Tarascon, dans la vallée supérieure de l'Ariège; celle de Carcassonne à Limoux et Quillan dans la vallée de l'Aude; enfin la grande voie de Narbonne à Perpignan, Barcelone et Madrid par la Catalogne qui traverse la frontière des Pyrénées orientales près du cap Cerbère, à l'origine même de la chaîne.

Ces diverses lignes perpendiculaires à la frontière seront plus tard reliées entre elles par la voie ferrée de Bayonne à Perpignan, longeant le pied des montagnes et les débouchés des vallées. Une section considérable de cette ligne est déjà livrée à la circulation depuis quinze ans : c'est le chemin de fer de Bayonne à Puyôo, Orthez, Pau, Lourdes, Tarbes, Montréjeau. Il empruntera plus tard le tronçon de la ligne de Toulouse à Luchon entre Montréjeau et Boussens près Saint-Martory, l'embranchement actuel de Boussens à Saint-Girons, et sera prolongé par Foix, Quillan, le col Saint Louis et Rivesaltes, où il aboutira à la voie ferrée de Narbonne à Perpignan. Quelques autres lignes secondaires multiplieront encore les communications à l'intérieur du réseau. Trois surtout auront un certain intérêt stratégique : celle de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port par la vallée de la Nive; celle de Pau à Oloron et la vallée d'Aspe; celle de Perpignan au mont Louis, le long de la vallée de la Têt, déjà construite jusqu'à Prades.

Le versant espagnol des Pyrénées ne présente qu'un seul grand bassin fluvial, celui de l'Èbre. Le cours de ce fleuve est sensiblement symétrique de celui de la Garonne dans la partie moyenne et inférieure de son cours. L'Èbre prend sa source dans les Pyrénées cantabriques; il traverse une série de défilés, entre dans les plaines de l'Aragon à la hauteur des Pyrénées centrales, reçoit la Sègre, et perce par une profonde fissure les chaînes côtières de Catalogne, pour

s'ouvrir un passage jusqu'à la Méditerranée, où il se jette au dessous de Tortose en formant un delta sablonneux. Un canal de navigation permet aux bateaux d'éviter la barre de son embouchure. L'Èbre reçoit un grand nombre de cours d'eau, descendant des Pyrénées, qui arrosent la Navarre, le haut Aragon et la Catalogne. Les principaux, indépendamment de la Sègre dont nous venons de parler, sont le Gallego et l'Aragon. Le centre du bassin forme un pays aride et désolé. On y rencontre de vrais steppes brûlés par le soleil. La grande ville de Saragosse est le centre de tout le bassin. Les parties hautes de la Navarre, de l'Aragon et de la Catalogne sont pauvres, âpres, sauvages. Les routes y sont rares, fort mauvaises et mal entretenues.

Le versant des Pyrénées espagnoles tourné vers l'Océan et la plupart des vallons arrosés par les affluents supérieurs de la rive gauche de l'Èbre constituent au contraire un pays frais, riant, bien cultivé et bien peuplé. Ce sont les provinces basques et la Navarre occidentale. Quoique la région soit un vrai dédale de montagnes, de défilés, de chaînons et de contreforts, la viabilité y est relativement aisée. Les populations basques sont actives, laborieuses, fières et braves. Malheureusement le fanatisme religieux, joint à l'attachement passionné pour les antiques coutumes, a fait du pays basque espagnol un foyer redoutable de contre-révolution. Les deux guerres civiles carlistes, principalement soutenues par les Basques et les Navarrais, ont coûté de longs et sanglants sacrifices à l'Espagne libérale.

A l'autre extrémité du bassin, entre le bas Èbre et les Pyrénées orientales, s'étend la vaste province de Catalogne. Hérissée de montagnes abruptes, coupée en tous les sens par des chaînes d'aspect chaotique, la Catalogne ne présente qu'un petit nombre de plaines et de vallées fertiles. Le pays est cependant relativement bien peuplé et bien cultivé. La

population y est énergique et active. L'industrie y a pris un développement considérable. Sa capitale, Barcelone, est le centre industriel et commercial le plus important de l'Espagne. Son port est un des plus fréquentés de la Méditerranée.

Le bassin de l'Èbre possède d'assez importantes communications par voies ferrées. Un chemin de fer relie Barcelone à Lérida et à Saragosse; la voie ferrée, remontant ensuite le cours de l'Èbre, va s'embrancher à Miranda sur la grande ligne de Madrid à Bayonne et Paris. Celle-ci traverse les provinces basques; un embranchement relie Miranda à Bilbao; un autre part d'Alsasua, située au pied du col où le chemin de fer franchit l'arête de la chaîne, passe à Pampelune et, tournant au sud, relie la capitale de la Navarre à la ligne des bords de l'Èbre. Du centre de cet embranchement se détache à Alagon, non loin de Saragosse, une ligne directe sur Madrid par Calatayud. A l'est enfin, la ligne de Perpignan à Barcelone se prolonge en suivant le littoral de la Méditerranée jusqu'à Valence, grande cité reliée directement elle-même à Madrid. Citons enfin encore en Catalogne une ligne de Tarragone à Lérida, et le long de l'Èbre inférieur un embranchement partant de Saragosse, qui sera prolongé jusqu'à Tortose vers l'embouchure du fleuve.

Résumons maintenant les résultats des études succinctes auxquelles nous venons de nous livrer.

La chaîne des Pyrénées n'est franchie par des voies ferrées qu'à ses deux extrémités opposées : aux bords de la Méditerranée par la ligne de Perpignan-Barcelone; aux bords de l'Océan, par celle de Paris-Bayonne-Madrid.

Aucune route carrossable ne franchit les Pyrénées centrales. Deux faisceaux de chemins praticables aux voitures, l'un aux Pyrénées orientales, l'autre aux Pyrénées basques, mettent seuls, concurremment avec les voies ferrées, la France en communication avec l'Espagne.

Le groupe des chemins des Pyrénées occidentales ou Pyrénées basques comprend : 1° la grande route de Bayonne à Madrid par Vittoria, qui longe le chemin de fer et passe la Bidassoa au pont de Béhobie en face d'Irun; 2° la route de Bayonne à Pampelune par la vallée de la Nive, Urdax, le port de Maya, Elizondo et le port de Velate; 3° la route de Saint-Jean-Pied-de-Port sur la Nive à Pampelune par Roncevaux (cette dernière est interrompue par une lacune non carrossable entre Burguete et le val Carlos).

Le groupe des chemins des Pyrénées orientales comprend : 1° la grande route de Perpignan à Barcelone par le col du Perthus, qui rejoint bientôt en Catalogne le chemin de fer dont la voie franchit les Pyrénées au cap Cerbère sur les bords de la Méditerranée; 2° la route de Perpignan à Puycerda par Mont-Louis et le col de la Perche; 3° la route de Foix à Puycerda par la vallée de l'Ariège et le col de Puymorens. Ces deux dernières ne donnent même pas de communication vraiment carrossable avec l'intérieur de l'Espagne, Puycerda n'étant encore reliée à Lérida et à Barcelone que par des chemins malaisément accessibles au matériel roulant d'une armée.

Ces chemins tracent, conjointement avec les deux voies ferrées, les seules lignes d'invasion possibles d'Espagne en France. En fait même ces lignes se réduisent à deux : 1° la ligne d'invasion par les Basses-Pyrénées, les armées espagnoles franchissant la chaîne sur leur propre territoire, passant la frontière entre Urdax et l'embouchure de la Bidassoa, et se dirigeant soit droit au nord sur Bordeaux, soit — comme Wellington en 1814 — obliquement vers Toulouse; 2° la ligne d'invasion par les Pyrénées-Orientales, franchissant les Pyrénées soit vers les sources de la Têt, soit entre le nœud du Canigou et la mer, en se prolongeant par Perpignan, Narbonne, etc. On remarquera que cette deuxième ligne

d'invasion ne présente pas d'objectif bien déterminé. L'armée espagnole qui aurait réussi à déboucher du Roussillon dans la plaine du bas Languedoc, devrait ou continuer sa route le long de la Méditerranée jusqu'au Rhône et remonter ce fleuve vers Lyon, opération difficilement praticable, ou tourner à l'ouest vers Carcassonne et Toulouse, mouvement qui ne serait rationnel que dans l'hypothèse d'une deuxième armée qui aurait débouché victorieusement par l'extrémité occidentale de la chaîne.

Rien certainement n'est plus improbable qu'une guerre entre la France et l'Espagne. Aucun litige, aucun intérêt divergent, aucune revendication de territoire, aucune rivalité d'influence ne séparent aujourd'hui les deux peuples. La France républicaine en particulier n'éprouve envers l'Espagne d'autres sentiments que ceux d'une grande et chaleureuse sympathie. La disproportion de puissance militaire des deux pays ne permet pas d'ailleurs d'envisager l'éventualité d'une agression isolée de l'Espagne contre la France. La seule hypothèse rationnelle, quoique très invraisemblable, serait celle de l'Espagne exécutant sur les Pyrénées une diversion contre la France en guerre avec son puissant voisin de la frontière du nord-est. Il n'est pas en effet absolument impossible d'imaginer une situation intérieure de la Péninsule telle que des passions et de faux calculs d'intérêt dynastique précipitassent le gouvernement royal espagnol dans quelque aventure de ce genre. C'est un point de vue qui a été souvent envisagé en Allemagne, et ce serait en cas de rupture imminente un objectif certainement poursuivi par la diplomatie germanique.

On peut prévoir presque à coup sûr que, dans cette hypothèse, l'attaque principale serait tentée par la ligne d'invasion qui permet de porter les coups les plus sensibles, c'est-à-dire par les Pyrénées occidentales, avec Bordeaux et le bassin de

la Garonne pour objectif. L'attaque qui pourrait menacer la frontière des Pyrénées orientales n'aurait vraisemblablement que le caractère d'une diversion.

C'est l'éventualité en présence de laquelle il convient de se placer pour étudier les propriétés défensives de la frontière des Pyrénées.

Les Pyrénées au sud, les Corbières à l'ouest et au nord, la mer à l'est, enceignent le département actuel des Pyrénées-Orientales, formé par l'ancienne province du Roussillon. Ses plaines fertiles parées d'une admirable végétation méridionale s'ouvrent au levant vers la Méditerranée, tandis qu'un magnifique amphithéâtre de montagnes, que semble dominer le pic superbe du Canigou, les enserre et les commande. Cette région si bien délimitée par la nature a conservé une réelle originalité. Sa population, intelligente, ardente et vive, très française et très républicaine, n'en conserve pas moins dans son type, dans ses mœurs et dans son langage l'empreinte catalane. Perpignan, la capitale et la place d'armes du Roussillon, a déjà quelque chose de l'aspect des villes de la péninsule espagnole.

La frontière entre l'Espagne et la France a été tracée sur tout le front des Pyrénées orientales d'une manière exceptionnellement avantageuse à notre pays. Les hautes vallées initiales de la grande rivière catalane la Sègre appartiennent à la France, qui empiète ainsi sur le versant méridional des monts. Du pic de Costabona, nœud du contrefort du Canigou, jusqu'au cap Cerbère, la limite des deux États suit généralement le faîte de la chaîne. Toutefois les pentes qui surplombent le vallon supérieur de la Muga sont françaises, ainsi que le débouché méridional du col du Perthus.

Deux dépressions profondes, deux brèches énormes, s'ouvrent à travers la chaîne des Pyrénées sur la frontière du Roussillon. La première est marquée par le col de la Perche

qui s'ouvre entre le massif de Carlitte et le contrefort transversal de la Sierra de Cadi, prolongée par le Canigou. Ce passage, quoique très élevé (1622 mètres), est dominé des deux côtés à l'est et à l'ouest par des cimes plus hautes encore de douze à treize cents mètres. Il fait communiquer la vallée de la Sègre et la vallée de la Têt. Une route carrossable franchit le col de la Perche et conduit, comme nous l'avons dit, de Puycerda, premier bourg catalan sur la Sègre, à Perpignan par Mont-Louis et la vallée de la Têt. Il suffit d'un coup d'œil pour voir que cette route tourne tout le front sud du Roussillon, la chaîne des Pyrénées, le contrefort du Canigou, les lignes du Tech, de la Têt et la place de Perpignan.

Nous reviendrons plus loin d'une façon détaillée sur ce point stratégique de premier ordre que défend la forteresse de Mont-Louis.

La deuxième dépression s'ouvre entre les Pyrénées proprement dites et les Albères, au point où les montagnes affaissées n'ont plus que 7 à 800 mètres de hauteur moyenne. C'est le col du Perthus, la grande porte ouverte entre la France et l'Espagne, le chemin des grandes invasions et des grandes migrations historiques. La hauteur du col n'est que de 290 mètres au-dessus du niveau de la mer. C'est là qu'ont passé successivement Annibal et les légions romaines, l'invasion musulmane et les grandes armées féodales, les Espagnols et les Français. La route carrossable de Perpignan à Barcelonne y franchit les Pyrénées. Elle est barrée par la forteresse de Bellegarde, qui se dresse à l'extrême frontière. Entre la dépression du Perthus et le pic de Costabona, à l'origine de la vallée du Tech, il existe d'assez nombreux passages franchis par des chemins muletiers qui font communiquer notre vallée du Tech avec les vallées catalanes de la Muga, de la Fluvia et du Ter; mais aucun ne pourrait, sans l'aide de

travaux assez considérables, donner passage à des voitures et au canon attelé. Il en est de même entre le Perthus et la mer. C'est le long de la Méditerranée que la voie ferrée franchit en tunnel les premiers éperons de la chaîne, pour rejoindre ensuite à Figuères, dans la fertile plaine d'Ampurdan, la grande route de terre de France en Espagne par le Perthus. Les ouvrages de Port-Vendres et de Collioure, surtout le fort Saint-Elne, barrent en France le débouché du chemin de fer.

C'est à la vallée du Tech et au massif du Canigou, non moins qu'à la ligne des crêtes de la chaîne principale, que la section de la frontière comprise entre le pic de Costabona et la mer doit son excellence défensive. Une bonne route remonte la vallée du Tech depuis la mer jusque vers les sources à Prats de Mollo, sur un parcours d'environ cinquante kilomètres. La grande route de Perpignan à Barcelone traverse le torrent et la vallée au village du Boulou, au delà duquel commencent les rampes du col du Perthus. Le Boulou est célèbre par la victoire que Dugommier y remporta en 1794 sur les Espagnols. C'est encore aujourd'hui le point stratégique essentiel de la ligne du Tech. Distant de vingt kilomètres de la mer et de trente environ de Prats de Mollo vers l'origine de la vallée, ayant le fort de Bellegarde à quelques kilomètres en face et la grande place de Perpignan à une étape en arrière, le Boulou conviendrait parfaitement comme point de concentration du gros des forces en observation sur ce secteur de la frontière.

En admettant que le corps d'armée espagnol concentré dans les plaines de l'Ampurdan fût en mesure de prendre l'offensive, il ne pourrait songer à suivre la chaussée du chemin de fer, en raison de l'obstruction facile du tunnel et de la topographie de l'âpre région comprise entre les Albères et la mer. D'ailleurs les batteries du fort Saint-Elne, récem-

ment reconstruit sur la crête culminante de la montagne qui domine Port-Vendres, suffiraient pour empêcher l'ennemi de déboucher au nord de cette place. La chaîne des Albères, escarpée et boisée, ne présente pas non plus de passages facilement abordables. La grande route de Barcelone à Perpignan est gardée par notre forteresse de Bellegarde, qui se dresse sur le revers sud des Pyrénées, à l'extrême frontière. La place est mauvaise, mal entretenue et dominée par les hauteurs voisines, mais elle ne saurait cependant être enlevée sans des travaux réguliers de siège. On peut donc considérer le passage par le col du Perthus comme interdit à l'ennemi au début d'une campagne. Vraisemblablement les Espagnols tenteraient, comme en 1793, de passer à l'ouest de Bellegarde par le col Portell, que quelques travaux de pionniers peuvent rendre assez aisément accessible aux voitures d'artillerie. Le chemin du col Portell tourne Bellegarde et permet d'aborder la vallée du Tech soit au Boulou soit à Céret, chef-lieu d'arrondissement situé à quelques kilomètres en amont du Boulou. Plus à l'ouest, les cols d'El Faigt et des Ères fournissent des chemins muletiers débouchant dans la vallée supérieure du Tech. Le chemin qui aboutit à Coustouges et à Saint-Laurent de Cerdans est surveillé par le fort des Bains; celui qui fait communiquer par le col des Ères la vallée espagnole du Ter et notre Vallspir (c'est le nom de la vallée haute du Tech) est obstrué par les ouvrages de Prats de Mollo.

Le Vallspir est d'ailleurs à peu près impénétrable pour peu qu'il soit défendu. La vallée ne forme qu'un long défilé surplombé par des montagnes énormes. En supposant même que les Espagnols pussent réussir à nous devancer sur les cols de la chaîne ou à nous en débusquer de vive force, la ligne du Tech n'en présenterait pas moins un obstacle plus sérieux encore que la chaîne elle-même. Le colossal massif du Canigou

et ses contreforts connus sous le nom « d'Aspres », qui commandent la rive nord de la vallée depuis le Boulou jusqu'au haut Vallspir, offriraient à l'armée française une série de positions formidables que l'envahisseur ne pourrait tourner par la plaine inférieure du Tech qu'en s'exposant à perdre ses communications et à être acculé entre Perpignan et la mer. Il n'y a pas de présomption à affirmer que deux divisions concentrées sur le Tech suffiraient à couvrir la frontière de Port-Vendres au Prats de Mollo quelle que fût la supériorité numérique de l'assaillant. Il faut remarquer en effet que les divers corps français, communiquant aisément entre eux par la route parallèle à la frontière qui longe le cours du Tech, seraient toujours en mesure de se secourir mutuellement, tandis que l'assaillant se trouverait forcé par la topographie du versant sud des Pyrénées, soit de donner en masse dans des défilés où il ne pourrait se déployer, soit d'attaquer sur plusieurs points à la fois avec des colonnes incapables de communiquer et de se soutenir entre elles.

Nous avons dit que le col de la Perche ouvre un passage relativement facile qui permet de communiquer directement de la vallée espagnole de la Sègre dans la vallée française de la Têt. Une armée qui réussirait à franchir le col de la Perche et à descendre le cours de la Têt ferait tomber toutes les défenses de la ligne du Tech et déborderait même Perpignan. Mais cette éventualité n'est pas à redouter. Nous possédons les deux versants de la chaîne à la hauteur du col de la Perche. Le bassin supérieur de la Sègre est français. Il forme le pittoresque canton connu sous le nom de « Cerdagne française ». Rien ne saurait donc nous empêcher de retrancher fortement tous les abords du col de la Perche qui s'ouvre à l'altitude de 1623 mètres.

Le place forte de Mont-Louis se dresse sur un rocher à moins de quatre kilomètres en arrière de ce col. Elle est

petite, mais fort bien abritée et susceptible d'une très longue défense. C'est la ville la plus élevée de France (1600 mètres au-dessus du niveau de la mer). Une forte brigade d'infanterie appuyée sur Mont-Louis suffirait à mettre le col de la Perche à l'abri de toute attaque. La vallée de la Têt en aval de Mont-Louis est d'ailleurs loin d'offrir une voie facile à l'assaillant qui aurait réussi à forcer le col et à tourner Mont-Louis. La route, taillée dans le roc, suit en corniche une gorge effrayante depuis le mont Louis jusqu'à Olette. On peut, à la vérité, suivre sur le flanc des montagnes le chemin du plateau des Llançades, où passa le général républicain Dagobert en septembre 1793, et éviter ce défilé; mais à quelques kilomètres en aval d'Olette, le passage est totalement barré par la petite place de Villefranche. Le corps de place et le fort détaché qu'on a taillé dans le rocher interceptent la route. Villefranche, admirablement placée pour fermer la cluse de la Têt, est malheureusement dominée par les crêtes voisines et ne tiendrait pas longtemps contre un siège régulier.

On doit admettre qu'en cas de rupture avec l'Espagne, les Français devanceraient l'ennemi en Cerdagne et occuperaient la petite ville espagnole de Puycerda, située au confluent des torrents descendus des diverses vallées de la Cerdagne française. Puycerda ne possède pas de fortification régulière; mais on peut aisément en faire un bon poste d'observation vers la Seo d'Urgel et le col de Tosas, seules directions par lesquelles les Espagnols puissent amener des troupes munies d'artillerie. Encore les routes de Lérida à Puycerda par la Seo d'Urgel et de Barcelone en Cerdagne par Ripoll et le col de Tosas présentent-elles des lacunes imparfaitement carrossables.

Il a été dit plus haut qu'une route récemment achevée mettait en communication la vallée haute de la Sègre et la vallée de l'Ariège par le col de l'Hospitalet. C'est le chemin

direct de la Catalogne sur Toulouse. On ne peut cependant pas lui attribuer de sérieuse importance stratégique. Outre qu'elle est facile à défendre, l'ennemi ne saurait s'y engager tant que les Français resteraient maîtres de Mont-Louis et du col de la Perche. Il suffirait en effet à nos troupes de descendre du col pour couper immédiatement de leur base d'opérations les colonnes espagnoles qui auraient défilé par la Tour de Carol et le col de l'Hospitalet. Rien, du reste, n'est plus improbable que l'éventualité d'une opération importante tentée par les Espagnols sur la haute Sègre. Les difficultés seraient hors de proportion avec l'avantage stratégique à obtenir. Une bonne division d'infanterie et d'artillerie serait en tous cas une force suffisante pour couvrir à la fois le col de la Perche et le col de l'Hospitalet.

La ville de Perpignan, capitale historique du Roussillon, bâtie sur la rive droite de la Têt, à quelques kilomètres de son embouchure dans la Méditerranée, est la grande place d'armes des Pyrénées orientales. L'ennemi, après avoir forcé soit la ligne du Tech, soit le col de la Perche et les défilés de la Têt, se heurte nécessairement à Perpignan. C'est le point de convergence de toutes les routes du Roussillon et le point de passage obligé si l'on veut pousser au nord dans la direction du Languedoc. La place, à la rigueur, peut être tournée, mais à proximité de ses remparts, et le siège de Perpignan s'imposerait, en tout état de cause, aux armées espagnoles qui, après avoir débouché victorieusement dans la plaine du Roussillon, se proposeraient de la franchir pour marcher sur Narbonne ou sur Carcassonne. La fortification de Perpignan est ancienne, mais bonne encore et susceptible d'énergique défense; à une condition, toutefois, c'est que la garnison ne s'enfermât pas immédiatement dans l'enceinte, et que les hauteurs qui commandent la ville au sud fussent solidement occupées par des ouvrages de campagne. Il a été

récemment question de transformer la fortification de Perpignan; des études ont été faites dans ce but. On peut assurer qu'il suffirait d'un petit nombre de forts détachés pour y créer une place donnant une absolue sécurité à notre frontière des Pyrénées orientales.

Dans l'état actuel des choses, Perpignan étant investie par l'ennemi, l'armée française trouverait au nord du Roussillon, dans la chaîne des Corbières, une ligne de ralliement et de défense d'une incontestable valeur. Les Corbières sont âpres, désolées, arides et épaisses. Les rares chemins qui les franchissent empruntent des défilés faciles à défendre. Vingt-cinq ou trente mille hommes retranchés entre le défilé de Salces, sur l'étang de Leucate, qu'utilisent la grande route de Narbonne et le chemin de fer, et le bourg de Tuchan, au centre du massif septentrional des Corbières, y pourraient braver certainement le choc de forces très supérieures.

L'absence de voie praticable à travers les Pyrénées centrales met à l'abri de toute attaque la frontière pyrénéenne des trois départements de l'Ariège, de la Haute-Garonne et des Hautes-Pyrénées. Les bataillons de douanes et les compagnies forestières suffiraient à la surveillance des cols par où des partisans espagnols pourraient être tentés de déboucher en vue de rançonner les villages des hautes vallées françaises.

Le véritable échiquier stratégique, le seul important en cas de rupture avec l'Espagne, serait celui des Basses-Pyrénées. Encore cet échiquier est-il étroitement limité à la frontière du pays basque français. Aucun des « ports » qui font communiquer la Navarre et l'Aragon avec le Béarn n'est franchi par une route carrossable. Il en est un, toutefois, qui sera probablement bientôt ouvert aux voitures et qui pourrait dès à présent, moyennant quelques travaux de pionniers, livrer passage à de l'artillerie : c'est le Somport (1640 mètres) par lequel on peut aller directement de Pau et Oloron à

Saragosse par la vallée d'Aspe, Camfranc et Jaca. Il est grandement question d'y faire passer un nouveau chemin de fer international de France en Espagne. La route de voitures est actuellement achevée sur tout le territoire français, mais le chemin est encore muletier du haut du col à Jaca, en Aragon. Le débouché du Somport est défendu, du côté de France, par le fort d'Urdos, qui interdit l'accès de la vallée d'Aspe. C'est un remarquable ouvrage moderne avec batteries souterraines creusées dans le rocher. La route défile sous les plongées du fort au fond d'une cluse étroite et profonde. Le fort d'Urdos suffirait pour empêcher l'ennemi de tenter une opération considérable par le Somport.

La partie pratiquement abordable de la frontière des Basses-Pyrénées ne présente pas plus de soixante kilomètres de développement de Saint-Jean-Pied-de-Port à Hendaye; et l'espace vulnérable se divise lui-même en deux sections distinctes. La première, qui s'étend du val Carlos, près de Saint-Jean-Pied-de-Port, au pic de Mondarrain, n'est encore franchie que par des chemins muletiers. Il ne serait cependant pas absolument impossible d'y passer avec des canons attelés. Le corps d'armée espagnol qui déboucherait de Pampelune sur Saint-Jean-Pied-de-Port et Saint-Étienne-de-Baïgorry par Roncevaux et le val Carlos d'un côté, par les Aldudes de l'autre, aurait l'avantage, en cas de succès, de faire tomber en les débordant les positions françaises de la Bidassoa, celles de la Nivelle et celles de la Nive. La petite place de Saint-Jean-Pied-de-Port est située au point de confluence des principaux torrents qui forment la Nive, et l'ennemi maître de cette place serait libre de manœuvrer sur le côté droit de la rivière. Il n'aurait même pas besoin de prendre Saint-Jean-Pied-de-Port, qui peut être aisément tourné sans risques à peu de distance des remparts. La place d'ailleurs est insignifiante, sauf le château, qui nécessiterait un siège

s'il était sérieusement défendu. Le débouché de l'ennemi par Saint-Jean-Pied-de-Port, combiné, bien entendu, avec une attaque de front sur la Bidassoa, serait assez dangereux pour qu'il y ait lieu de s'en préoccuper. Les Espagnols, dans cette hypothèse, pour peu qu'ils fussent supérieurs en nombre ou en qualité de troupes, pourraient pousser droit au Gave et à l'Adour, saisir le nœud de chemins de fer de Puyôo, passer l'Adour et enfermer les Français dans Bayonne. Mais l'état des chemins en Espagne rend fort difficile l'exécution d'une manœuvre aussi hardie. Une division en observation aux Aldudes et au val Carlos, avec des réserves à Saint-Jean-Pied-de-Port, nous donnerait, le cas échéant, toute sécurité.

La deuxième section de la frontière accessible, qui va du pic de Mondarrain à l'embouchure de la Bidassoa, serait très vraisemblablement encore, comme en 1813, le débouché contre lequel l'assaillant dirigerait sa principale attaque. Le tracé de la frontière politique nous est, sur cet espace très étendu, fort désavantageux. Nous ne bordons la Bidassoa que sur dix à douze kilomètres de son cours, en remontant à partir de l'embouchure. Toute la vallée supérieure appartient à l'Espagne. Ce n'est pas tout. La Nivelle qui court parallèlement à la Bidassoa sur notre territoire, d'Ainhoue à Saint-Jean-de-Luz, et qui, si nous en possédions le cours entier, donnerait une bonne ligne de défense, a ses sources et son principal vallon initial sur le territoire espagnol. Le port de Maya, franchi par la grande route de Pampelune à Bayonne, à quelques kilomètres de notre frontière, appartient à l'Espagne par ses deux versants. Le maréchal Soult, après l'insuccès de sa tentative sur Pampelune en 1813, avait pris position sur la frontière même, la gauche au Mondarrain, le centre à la Rhune, belle montagne qui domine la vallée de la Bidassoa au-dessus de Vera, et la droite à Hendaye.

C'étaient les mêmes positions qui avaient été occupées et retranchées par les armées de la Révolution en 1793. Soult y fut moins heureux que ne l'avaient été les généraux républicains. Wellington réussit à l'y forcer les 7 et 8 octobre 1813. Nos troupes fléchirent à la fois à droite sur la Bidassoa, et à gauche vers Ainhoue entre la Rhune et le Mondarrain.

La défense de cette ligne exigerait aujourd'hui, dès le début, l'occupation immédiate des crêtes qui dominent la Bidassoa jusqu'à la hauteur d'Echalar et celle du port de Maya, dont la possession est indispensable pour donner quelque solidité à nos positions sur l'extrême frontière.

On peut, à la vérité, défendre efficacement la ligne de la Nivelle qui court à quelques kilomètres en deçà de la ligne de démarcation. Le pic de Mondarrain et les hauteurs entre Ainhoue et Espelette permettent de la tenir avantageusement contre un ennemi qui déboucherait du port de Maya par la grande route de Pampelune à Bayonne. Les hauteurs de Saint-Pé-de-Nivelle et les collines qui courent jusqu'à Saint-Jean-de-Luz donnent aussi des positions convenables contre des corps ennemis débouchant par Hendaye et Béhobie le long de la grande route et du chemin de fer de Madrid.

Bien plus solide encore est la ligne de la Nive, qui court obliquement des revers nord du pic de Mondarrain jusqu'à Bayonne. Sous la réserve de ce qui a été dit touchant le débouché de Saint-Jean-Pied-de-Port, les bords de la Nive offrent à une armée française un front de bataille excellent, impossible à tourner et abondant en fortes positions défensives. La rivière est partout profonde et rapide. On compte une vingtaine de kilomètres du défilé d'Isatsou, près du Mondarrain, à Bayonne. En occupant en forces le Mondarrain. Isatsou, Cambo et Ustaritz, on donnerait une solidité tout exceptionnelle à la ligne. En effet, l'ennemi ne pourrait

s'étendre sur sa gauche vers Bayonne sans s'exposer à être coupé de sa base et acculé à la mer.

La ville de Bayonne, bâtie à moins d'une lieue de la mer au confluent de la Nive et de l'Adour, est la grande place forte des Pyrénées occidentales. Elle possède une enceinte bastionnée, une citadelle et quelques ouvrages avancés peu éloignés d'ailleurs du corps de place. La citadelle est située sur la rive droite de l'Adour, sur un mamelon qui domine le faubourg du Saint-Esprit. Quoique légèrement dominée par des ondulations de terrain qui s'élèvent au nord-est à des distances variant de trois à quatre kilomètres, elle serait susceptible de solide défense. Les ouvrages avancés sont les retranchements des Mousserolles couvrant la gare de ce nom entre Nive et Adour, et les ouvrages de Marrac couronnant sur la rive gauche de la Nive, à douze cents mètres en avant des bastions de l'enceinte, la colline où s'élevait le château historique théâtre, en 1808, de l'abdication forcée des Bourbons d'Espagne en faveur de Joseph Bonaparte. Ces ouvrages ne sauraient malheureusement préserver aujourd'hui Bayonne d'un bombardement. La position militaire de la place est cependant superbe. Les lignes de la Nive et de l'Adour prendraient une valeur extraordinaire si la place actuelle de Bayonne devenait, ainsi qu'il a été projeté, le réduit d'une grande position fortifiée appuyée sur la mer.

L'investissement de Bayonne, transformé en grand camp retranché, serait une très grosse affaire, et l'on peut douter que l'armée espagnole conservât, après y avoir suffi, assez de forces actives disponibles pour marcher sur Bordeaux.

Même dans l'état actuel des choses, l'investissement de Bayonne ne laisserait pas d'être une entreprise considérable eu égard aux ressources militaires de l'Espagne. L'opération exigerait le passage de vive force de la Nive et par conséquent des succès décisifs en rase campagne, puis le passage de

l'Adour qui est à la hauteur de Bayonne un fleuve considérable, et le développement autour de la place d'un corps de siège divisé en trois tronçons nettement séparés les uns des autres. Il n'y a pas d'exagération à évaluer à vingt mille hommes les forces nécessaires pour attaquer dans ces conditions ou bloquer efficacement Bayonne munie d'une garnison vaillante et bien commandée.

Au point de vue de la défense, on peut dire que la sécurité de la frontière des Pyrénées occidentales exigerait aujourd'hui environ l'équivalent de trois corps d'armée. On peut assurément occuper et défendre avec des forces moindres les lignes de la Bidassoa, de la Nivelle, de la Nive et de l'Adour; mais nous estimons qu'en raison de la nature et de l'étendue des débouchés, trois corps d'armée, c'est-à-dire cent mille hommes environ y arrêteraient l'ennemi quelle que fût son importance numérique. Formés de troupes actives de première ligne, et soutenus par les forces territoriales des 17e et 18e régions, ces trois corps d'armée seraient certainement en mesure de prendre l'offensive et de marcher droit sur Madrid.

Dans l'hypothèse de la concentration de toutes nos forces de première ligne sur la frontière de l'Est, les trois corps d'armée pourraient n'être composés que de troupes territoriales. Ils suffiraient à une défensive victorieuse.

L'armée espagnole est certes une brave armée; le soldat y possède des qualités de premier ordre; mais ni l'organisation ni les ressources militaires de l'Espagne ne lui permettent de mobiliser une grande armée capable de porter la guerre hors des frontières de la Péninsule.

L'infanterie permanente comprend cent quarante bataillons entretenus sur le pied de 4 à 500 hommes, dépôt compris. La cavalerie a vingt-quatre régiments de quatre escadrons. Quant à l'artillerie, elle se compose de six régiments à six batteries attelées de mulets (quatre servant des batteries dites de cam-

pagne et deux des batteries dites de positions), un régiment à six batteries attelées de chevaux et trois régiments d'artillerie de montagne également à six batteries. Il en résulte que l'artillerie espagnole mobilisée tout entière ne pourrait fournir l'équivalent de l'artillerie réglementaire de quatre corps d'armée.

Les formations permanentes en brigades, divisions et corps d'armée n'ayant en Espagne rien d'analogue avec les formations pratiquées en France et en Allemagne, et les moyens de mobilisation y étant encore rudimentaires, on peut tenir pour assuré que la mobilisation française, y compris celle des troupes territoriales, serait achevée depuis longtemps avant que l'Espagne commençât sa concentration pour l'offensive. En admettant même que la presque totalité des forces actives espagnoles fût disponible pour la formation des armées des Pyrénées, le gouvernement de Madrid arriverait difficilement à réunir plus de 90,000 hommes de troupes régulières en Navarre et dans les provinces basques, et 30,000 en Catalogne. Ce serait un effort sans précédent dans l'histoire de l'Espagne moderne.

La défense de la frontière française pourrait être assurée à la rigueur, abstraction faite de l'armée active que nous supposons en ligne face aux Allemands, avec les seules ressources en troupes de réserve et territoriales des quatre régions de corps d'armée les plus rapprochés des Pyrénées, soit les 16e, 17e, 18e et 12e corps d'armée. Ces quatre régions disposeraient en effet, après la mobilisation de leurs corps respectifs de première ligne, de 32 bataillons de ligne (4mes), autant de demi-bataillons susceptibles d'être doublés à bref délai (dépôts des 32 régiments régionaux) et de 96 bataillons d'infanterie territoriale. A ces 128 bataillons, renforcés bientôt par les 32 bataillons de dépôt de la ligne, s'ajouteraient un certain nombre de bataillons de douaniers et de chasseurs

forestiers. Voilà pour l'infanterie. — En fait d'artillerie, les quatre régions envisagées fournissent 71 batteries territoriales, auxquelles on peut ajouter six batteries de réserve par brigade, soit 24 batteries de ligne (en tout 95 batteries). — La cavalerie enfin comprendrait les 32 escadrons territoriaux réglementaires et au moins un régiment de marche formé dans chaque région de corps d'armée par le dédoublement des 5es escadrons, soit 16 escadrons réguliers. — Au total, en y ajoutant les troupes territoriales du génie et du train, les éléments de cinq corps d'armée complets, c'est-à-dire de 150,000 combattants, qui seraient soutenus par 32,000 autres en réserve. Rien n'empêcherait par conséquent de grouper aux Pyrénées orientales les trois divisions que nous avons reconnues nécessaires à la défense de la ligne du Tech et des cols de la Cerdagne, tandis que sept autres divisions se masseraient sur la Nive ou la Bidassoa, face aux débouchés obligés de la principale armée espagnole. Dans ces conditions, la frontière serait sans contredit bien gardée.

Nous avons maintenant mené jusqu'au bout la tâche que nous nous étions assignée. L'esquisse de la défense des frontières neutres et des frontières naturelles était pour nous le complément nécessaire de l'étude consacrée à la reconstitution de la frontière démembrée. Nous avons eu dans ces derniers chapitres la satisfaction de démontrer que la défense des Alpes et des Pyrénées était possible, était facile sans distraction notable de forces actives, sans affaiblissement de l'armée de première ligne destinée à affronter le choc des Allemands sur la frontière d'Alsace-Lorraine. C'est désormais affaire d'organisation, de prévoyance, d'intelligente utilisation de forces existantes.

On nous accusera peut-être de présomption pour oser envisager ainsi, douze années après Sedan, l'éventualité de la France républicaine faisant front sur toutes ses frontières à la fois et défiant l'effort d'une coalition. Reproche frivole, car les conclusions de ce travail sont basées sur des données où n'entre rien d'arbitraire, rien d'hypothétique. Il n'y a pas de parité entre les conditions défensives de la France de 1870 et celles de la France de 1882. La supériorité des moyens matériels est colossale. La transformation morale, pour être moins apparente, n'est pas moins profonde. Quelle différence radicale à ce point de vue entre la jeunesse, généreuse certes mais ignorante des armes, à laquelle il fallut recourir pour les levées improvisées de la Défense nationale, et la génération nouvelle qui a passé tout entière par la rude école du service militaire obligatoire ! C'est un peuple de soldats qui se lèverait demain à l'appel de la patrie menacée — un peuple de soldats disciplinés, instruits, organisés, encadrés, ayant chacun sa place dans le rang. Ni le cœur ne leur ferait défaut ni le rayon de la flamme héroïque qui embrasa les grands aïeux de la Révolution. A Dieu ne plaise assurément que la France ait à subir la redoutable épreuve d'une lutte simultanée sur la frontière démembrée, sur les Alpes et sur les Pyrénées ; mais si cette lutte s'imposait, la France serait en mesure d'en envisager la perspective sans trouble et sans défaillance. Les deux millions de soldats de l'armée active, de ses réserves et de l'armée territoriale, debout aux remparts naturels des Alpes et des Pyrénées, debout au boulevard qui se dresse maintenant aux limites d'Alsace et de Lorraine, sauraient bien former autour du sol sacré de la patrie un infranchissable mur d'acier !

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

La Frontière démembrée.

DEUXIÈME PARTIE

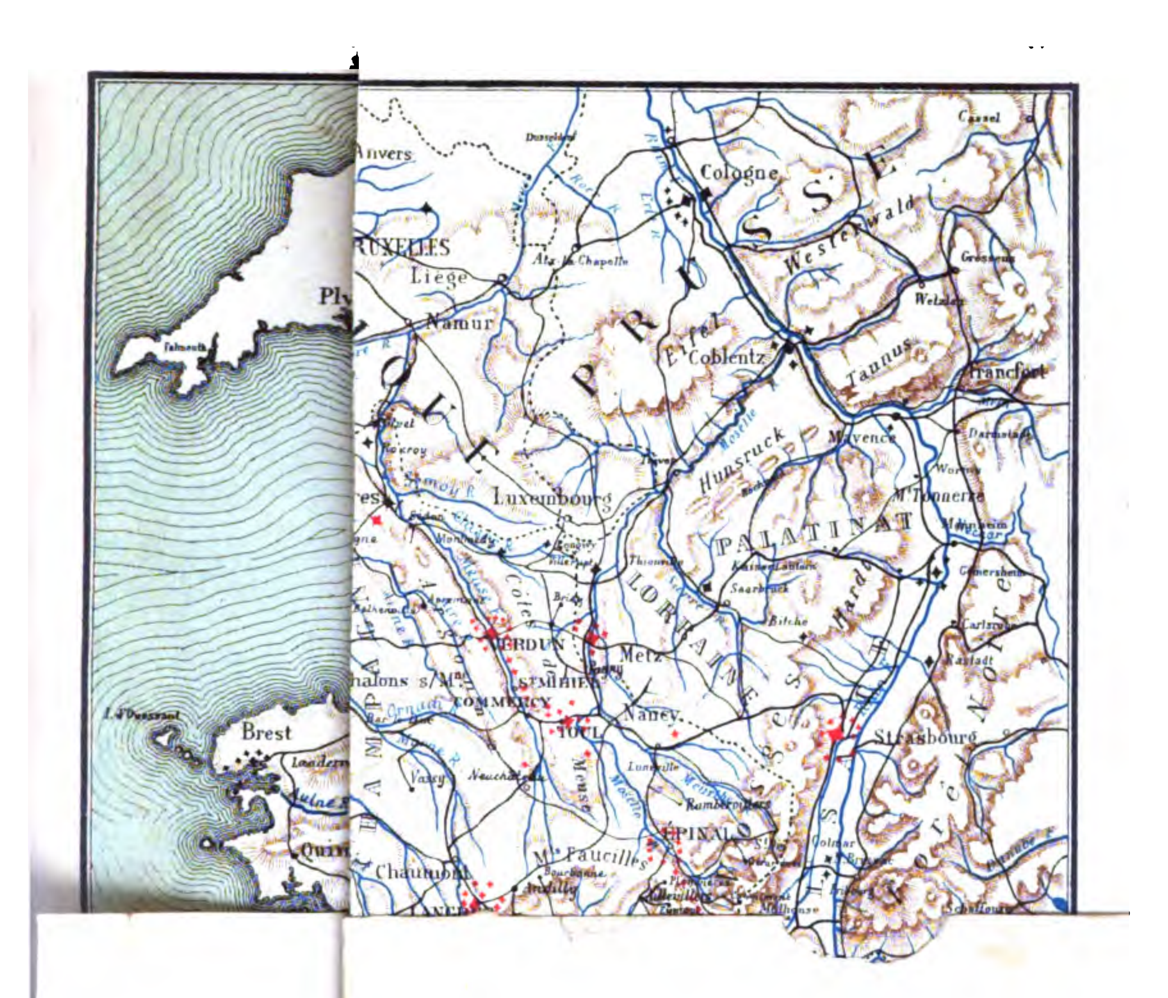
Les Frontières neutres.

TROISIÈME PARTIE

Les Frontières naturelles.

TABLE DES CROQUIS

Bordeaux. — Imp. G. Gounouilhou, rue Guiraude, 11.



Anvers
Cologne
Cassel
Westerwald
Aix la Chapelle
Liège
Namur
Falmouth
Coblentz
Eifel
Tannus
Francfort
Mayence
Darmstadt
Hunsruck
Luxembourg
Sedan
Montmédy
PALATINAT
Saarbruck
Bitche
Metz
VERDUN
COMMERCY
Nancy
TOUL
Strasbourg
Rastadt
Meuse
Moselle
Vassy
EPINAL
Colmar
Chaumont
Brest
I. d'Ouessant

